

الكتبة
محمود صالح منسي
رئيس التاريخ الحديث بجامعة الأزهر

962,03

م - ح

٢

مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفردينان دي لابس

دراسة وثائقية للجهود الفنية والديبلوماسية
من أجل شق طريق مائي في برزخ السويس

حتى سنة ١٨٥٦

حقوق الطبع محفوظة للمؤلف

وَالْزُّبَيْرِيُّ وَالزُّبَيْرِيُّ

لهاجها ، محمد عبد الرزق
١٩ كتيبة الأمن س. الجسر
تليفون : ٩٣٤٠٩٨

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وفاء وتقدير

الزمان : عام ١٩٤٦ .

المكان : المدرخ الكبير بمبنى قسم التاريخ بكلية آداب القاهرة .

ففي هذا المكان جلسنا نحن طلبة السنة الثانية (قسم التاريخ) لتلقى محاضرة في تاريخ أوروبا الحديث ، ودخل الأستاذ الدكتور المحاضر ، مهيباً في رداؤه الجامعي ، وأنصتنا إليه باهتمام ، وبعد المحاضرة الأولى ، أحسست — كما أحس الزملاء من الطلبة — أننا أمام أستاذ عملاق ، جمع إلى جانب غزارة المادة عمق الفكرة وإصالة الرأي وبراعة التحليل ، أكاديمي الطابع لا يقنع بالسطحية في بحثه ، وإنما يغوص في الأعماق ، أعماق المادة العلمية التاريخية ، ليخرج للقارئ أو السامع بالجوهر الغالي الثمين من الأفكار .

ومنذئذ تعلقت به ، واخترت أن يكون لي شرف التتلمذ وطلب العلم عليه ، ذلك هو المرحوم الاستاذ الدكتور محمد فؤاد شكري أستاذ التاريخ الحديث بكلية الآداب بجامعة القاهرة .

وتعلقاً بالاستاذ المعلم اخترت التاريخ الحديث ميداناً لبحوثي ومقالاتي أثناء دراستي في كلية الآداب ، ففي ذلك العام (١٩٤٦) أعددت مهلاً عن « النفوذ الإسباني في البحر المتوسط في القرن السادس عشر » نال إعجابه ورضاه ، وكما أحسست بالفخر وأنا أقرأ عبارات التقدير التي خطها بيده في نهاية المقال ، وكأنما تألفت روحانا ، فصار ما أكتبه يلقى منه الإعجاب ، ولا عجب ، فإنني كنت أحاول أن أتبع خطاه ، وصار ما يقوله يلقى مني — كما يلقى من بقية تلامذته — كل تقدير .

وغاب عنا في العام التالي فافتقدناه ، ولكنه عاد إلينا ونحن في السنة الرابعة عام (١٩٤٧/١٩٤٨) ليلقي علينا محاضراته في تاريخ مصر الحديث وتاريخ أوروبا في القرن التاسع عشر ، فكان كما عودنا من قبل ، وازددت به تعلقاً ، وحاولت أن

(د)

أنهل من علمه الغزير بقدر ما أستطيع ، واخترت بحثي في تاريخ أوروبا الحديث ، فكان عن « المسألة الشرقية في النصف الأول من القرن التاسع عشر » وقد أحسنا بقدره ومكانته عندما عاودنا — في منتصف العام تقريباً — لينضم إلى هيئة تحرير ليبيا مستشاراً لها أثناء مناقشة القضية الليبية في هيئة الأمم المتحدة ، فقد ترك بيننا فراغاً لم يسده أحد .

ولذلك صرح عزمي على اختيار التاريخ الحديث ميداناً لتخصصي في دراساتي العليا تحت إشرافه ، حتى ألزمه ، وما أن آب من رحلته ومهمته مع هيئة تحرير ليبيا حتى جلست إليه أتلئ عنه ، والحق أنه كان أستاذاً معلماً بكل معنى الكلمة يوجه تلامذته بالرأى السديد والعلم الواسع والخبرة الأصيلة ، فكنت أحس دائماً أنني أتعلم منه أتياء كثره وأساسية ، ولا يمكن أن ننسى تلك الحلقات العلمية التي يحضرها لقيف من تلامذته والمشتغلين بالدراسات التاريخية ، يلتقون حوله بعد ظهر كل يوم خميس ، ويرحب بهم في منزله ، وتدور خلال الجلسة — التي كانت تمتد عدة ساعات — مناقشات علمية رزينة عميقة ، ويلقى كل من الحاضرين بدلوه ، ويعرض فكره ورأيه في حرية ، والأستاذ المعلم يدير المناقشة ، ويضيف من علمه ما يفتح الآفاق أمام الباحثين ، ولقد كانت جلسات متمعة ، كنا ننتظرها طوال الأسبوع بشغف .

وتعجلى إصائله العلمية أثناء التفكير في اختيار موضوع لرسالة الماجستير ، فقد لفت نظري إلى اختيار موضوع عن قناة السويس ، وكان هذا في عام ١٩٥٢ ، ولم يكن قرار تأميم شركة قناة السويس قد أثار الكتاب والمؤلفين بعد لتناول موضوع القناة بسيل من المؤلفات ، فالقناة كانت لها أهميتها وأثرها العميق على الأحداث التي مرت بمصر منذ بداية القرن التاسع عشر ، حتى وهي لا تزال حليماً يطوف بخيال البعض ، ومشروعاً على الورق لم يخرج إلى حين التنفيذ ، فأشار الأستاذ الدكتور محمد فؤاد شكرى إلى أنه رغم البحوث العديدة التي ظهرت وتناولت موضوع قناة السويس فإن هناك جوانب من الموضوع لا تزال مجهولة لم يرها

أحد من الكتاب ولم يحاول أحد من الباحثين أن يسلط عليها الاضواء ، ومن هذه الجوانب التي لفت الأستاذ المعلم نظرى إليها موضوع صلة جماعة السان سيمونيين بمشروع القناة وجهودهم من أجل تنفيذه ؛ وحقيقة علاقاتهم بفردينان دى لسبس ولذلك استقر الرأى ببنى وبينه على أن يكون موضوع بحثى لنيل درجة الماجستير فى التاريخ الحديث : « امتياز حفر قناة السويس فى عهد سعيد . وصلة ذلك بأعمال السان سيمونيين وجهود فردينان دى لسبس لشق طريق مائى فى برزخ السويس » وهو البحث الذى أنشره اليوم .

وسرت الهوينيا فى إعداد البحث حتى يكون طابعه متفقاً مع طابع الأستاذ المشرف وهو الطابع الذى سعت لى التطبع به ، وفى أثناء اشتغالى فى البحث صدر قرار تأميم شركة قناة السويس فى السادس والعشرين من يوليو ١٩٥٦ ؛ فزاد ذلك من أهمية الموضوع ؛ وإن كان بحثى لا يتناول جانباً براقاً كتملك الجوانب التى تناولتها المؤلفات والبحوث التى صدرت عن قناة السويس عقب عام ١٩٥٦ .

وتتجلى إصائله — رحمه الله — وطابعه العلمى فى عدم الموافقة على طبع البحث بسبب تعذر الاطلاع على الوثائق التاريخية المتصلة بالموضوع والموجودة بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة لأسباب خارجة عن إرادتى ؛ على الرغم من أننى كنت قد أطلعت على كثير من المصادر الأصلية مثل كتابات المعاصرين ممن شاركوا بدرجات متفاوتة فى أحداث الفترة موضع البحث ؛ وتوجيهه أمكننى الحصول على بعض الأوراق الأمريكية من دار الوثائق القومية بواشنطن ؛ كما استطعت الحصول على بعض الوثائق من دار المحفوظات النسائية بفيينا ، وهذه وتلك تحوى الكثير من المادة العلمية الجديدة عن الموضوع .

وأخيراً زالت العوائق التى حالت بينى وبين وثائق دار الوثائق التاريخية بالقاهرة ؛ وبذلك أصبح فى استطاعتى إتمام البحث ليخرج بالصورة التى كان يريد أستاذى ، وتمكنت من إنجاز البحث فى عام ١٩٦٠ ، كان لى — رحمه الله — خلال هذه الفترة نعم المرشد الهادى ، الذى يضى لى الطريق ، ويأخذ بيدى وسط أمواج البحث العلمى العاتية .

(و)

وبعد أن اعتمد البحث وشرعت في طبعه أخذ المرض ينال منه ، فانتهيت من طبع البحث وانتظرت أن ينعم الله عليه بالشفاء ، وعلى الرغم من أن فترة مرضه طالت فقد آثرت الانتظار ولوطال ، فاكنت لا تصور أن تنعقد لجنة علمية لمناقشة البحث الذى أعدته تحت إشرافه دون أن يكون ممثلاً فيها ، وهو الأستاذ المعلم ، وما كانت نفسى لتطاول على قبول فكرة كهذه ، وعندما طال الانتظار وجدت من حول من الزملاء والأصدقاء يلحون على من أجل تقديم البحث المناقشة لإرضاء له هو فما كان يحب أن يضار أحد بسببه ، وذهبت — والدموع فى عيني — إليه وهو فى فراش المرض لكي يكتب بصلاحيته البحث للمناقشة متمنياً لى التوفيق .

*

**

ولم يكن من المعقول أن يناقش بحث تاريخى عن قناة السويس دون أن تضم لجنة المناقشة عالماً جليلاً آخر هو الأستاذ الدكتور عبد العزيز محمد الشناوى ، فهو أستاذ غزير المادة متمكن منها ، يتميز هو الآخر ببحوثه الأكاديمية الأصيلة ، وكانت له — فى ذلك الوقت — بحوث ودراسات رصينة فى موضوع قناة السويس بالذات ، ولذلك فقد اشترك فى لجنة المناقشة مع المرحوم الأستاذ محمد شفيق غربال ، والأستاذ الدكتور محمد أنيس الذى ناب عن الأستاذ الدكتور محمد فؤاد شكرى .

وكان يوم الثالث من يوليو ١٩٦١ — وهو يوم مناقشة رسالتى للماجستير — أول لقاء بينى وبين الأستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوى ، وهو لقاء استمر منذئذ على الخير وفى الخير ، ولسوف يدوم بإذن الله ، فى ناحية أعجب بالبحث والمجهود الذى بذل فيه والجديد الذى تضمنه ، ومن ناحية اكتشفت — فى أثناء المناقشة — جوانب فيه شدتني إليه ، وأخذت صلتى العلمية به تزداد وثوقاً ورسوخاً ، وكأنما أراد الله سبحانه وتعالى أن يعرضني به عن أستاذي الأول الدكتور محمد فؤاد شكرى ، فكان أن أخذ الأستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوى بيدي فى بقية الطريق الذى بدأت مع الأستاذ الدكتور فؤاد شكرى ، وكان لى شرف وحظ التتبع على

(ز)

على يديه ، فأشرف بأكاديميته وأصالته على رسالتي عن « الشرق العربي إبان الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩٢٠) » ، التي حصلت بها عام ١٩٦٩ على درجة الدكتوراه في التاريخ الحديب من جامعة الأزهر ، وهي الجامعة العريقة التي تشرفت بالحصول على الدكتوراه منها ثم بالتدريس فيها ، ولا زلت حتى الآن أتلهذ عليه ، فطالب العلم سيظل تلميذا أبدي الدهر ، ينهل من معينه الذي لا ينضب ، أحظى بتوجيه الأستاذ وإرشاداته السديدة ، وعطاه ورعايته ، في أبوة حانية ، ولأنني لأرجو الله أن يسبح عليه بعمدة الصحة ويمده بروح من عنده ، ويبقيه ذكرا للبحث التاريخي الخلاق ، حتى نفتتح وينتفع العالم العربي والعالم الإسلامي بعلمه الغزير وإخلاصه ودأبه ، فهو عالم جليل ، عاكف في محراب العلم بما فيه من إرهاب وعزت .

ولأنني إذ أسأل المولى الكريم أن ينزل شأيب رحمته على روح أستاذي الأول المرحوم الدكتور محمد فؤاد شكرى ، فإنني أسأله سبحانه أن يطيل لنا في حياة أستاذي الدكتور عبد العزيز الشناوى ويمتعه بالصحة وينفعنا بعلمه ، إنه سميع مجيب ؟

دكتور

محمود حسن صالح منسى
جامعة الأزهر

الرائع عشر من دى الممعة ١٣٩٠ هـ
القاهرة فى
الثانى عشر من شابر ١٩٧١ م

مقدمة

تعددت البحوث التي تناولت مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر بقناة ملاحية ، ولما كان (فردينان دى لىسبس) هو الشخص الذى قدر له أن يقود المشروع إلى نهايته بنجاح فقد صار المشروع لا يقتصر إلا باسمه ، وقصرت معظم الدراسات اهتمامها على بحث المشروع منذ ظهور (دى لىسبس) على مسرحه وسلطت الأضواء عليه وحده وحظى دون غيره بكل العناية والتقدير .

ولذلك فقد شعرت وأنا أبحث فى تاريخ قناة السويس أنه يجب ألا أنسى - فى عمرة نجاح (دى لىسبس) - أعمال أولئك الذين سبقوه وبذلوا من أجل مشروع توصيل البحرين جهودا لا سبيل إلى نكرانها وبخاصة جماعة السان سيمونيين الذين جاهدوا من أجل تنفيذ المشروع سنوات طويلة سواء فى النواحي الفنية الهندسية أم فى النواحي السياسية خصوصا وقد اختلفت الآراء حول حقيقة العلاقات التى قامت بين (دى لىسبس) والسان سيمونيين ، فذهب البعض إلى حد القول بأن (دى لىسبس) عندما جاء إلى مصر إنما كان موفدا من قبل السان سيمونيين للحصول على امتياز حفر القناة باسمهم بينما أنكر (دى لىسبس) قيام أى علاقات بينه وبينهم .

ومع ثم فقد نشأت لدى فكرة بحث جهود السان سيمونيين من أجل توصيل البحرين المتوسط والأحمر . ولما كان هؤلاء أصحاب مذهب اشتراكي معروف فقد صار من الضروري البحث فيما إذا كان مشروع توصيل البحرين يرتبط لديهم بالمبادئ التى آمنوا بها والآراء التى اعتنقوها سواء أكانت اقتصادية أم اجتماعية أم سياسية ، ثم البحث عن الأسباب التى أدت إلى إخفاقهم فى تنفيذ المشروع .

وقد أوضح الفصل الأول نشأة جماعة السان سيمونيين فى فرنسا أثناء الربع الأول من القرن التاسع عشر والمبادئ الاشتراكية التى آمنوا وبشروا بها فى فرنسا سواء فى عهد زعيمهم الأول (سان سيمون) أم فى عهد خليفته الأب

(ط)

(بروسيير انفانتان) ثم تعرض البحث في هذا الفصل أيضاً لعلاقة مشروع قناة السويس بالمبادئ السان سيمونية ، وكيف أنهم بالدعوة إلى هذا المشروع ومحاولة تنفيذه إنما كانوا يحاولون تحقيق أفكارهم ومبادئهم .

وقد أعد السان سيمونيون أنفسهم للقيام بمهمة تنفيذ المشروع وبحتوه من جميع نواحيه السياسية والفنية ، ثم ولوا وجوههم شطر مصر عام ١٨٣٣ للشروع في تنفيذه ، وقد تعرض الفصل الثاني لاستعدادات السان سيمونيين هذه ثم رحلتهم إلى مصر .

ثم تناول الفصل الثالث نشاط السان سيمونيين في مصر في المجالات الأخرى بعد أن صار من الصعب عليهم إقناع محمد علي بتنفيذ مشروع القناة ، وأوضح البحث الجهود التي بذلها كثير من أعضاء الجماعة السان سيمونية في كثير من المحالات في مصر وخاصة في المجال التعليمي حتى بعد عودة زعيمهم (انفانتان) وبعض أتباعه إلى فرنسا في نهاية عام ١٨٣٦ .

وتناول الفصل الرابع الجهود التي قام بها آخرون — غير السان سيمونيين من أجل تنفيذ مشروع القناة سواء في المحال الفني مثل المهندس الفرنسي (ليسان دي بلفون) الذي كان في خدمة الحكومة المصرية أم في المحال السياسي مثل جمعية ليبزج التي تكوت بألمانيا عام ١٨٤٥ ، وهي جميعا جهود كان لها أثرها وأفاد منها السان سيمونيون عندما تابعوا نشاطهم وجهودهم من أجل المشروع مرة أخرى حاولوا فيها تفادي أخطأهم في المرة الأولى ، ويتجلى نشاط السان سيمونيين في المرحلة الثانية في إنشاء جمعية دراسات قناة السويس ونشاطها الفني الذي اضطلعت به مجموعات الهندسية الثلاث ، والمشروعات المختلفة لتوصيل البحرين التي وضعها بعض أعضاء جمعية الدراسات لتوصيل البحرين المتوسط والاحمر بشكل أو بآخر ، وهذا ما تناوله الفصل الخامس .

ولما كانت هذه الجهود العظيمة التي بذلتها جمعية دراسات قناة السويس لم تنته بالنجاح في تنفيذ المشروع فقد كان لا بد من تخصيص الفصل السادس لدراسة الأسباب التي أدت إلى فشل الجمعية سواء كانت اسباباً ترجع إلى السان سيمونيين

(ى)

أنفسهم أم إلى الدول الأوروبية وبخاصة انجلترا والنمسا ، أم إلى موقف الحكومة العثمانية ، أم إلى سياسة ولاية مصر مثل محمد علي وابنه عباس الأول ، مع توضيح أنه على الرغم من هذا الفشل فقد استمرت مساعي السان سيمونيين من أجل تنفيذ المشروع ، تلك المساعي التي استمرت إلى أن ظهر (دى لسبس) على مسرح المشروع . ومن القضايا الهامة التي حاول البحث أن يدلي فيها برأى حاسم مستنداً إلى مصادر أصلية لا يرقى إليها الشك فضية العلاقة بين السان سيمونيين و (فردينان دى لسبس) وهل جاء إلى مصر حقاً موفداً من قبل جمعية الدراسات التي كونها السان سيمونيون ليحصل على امتياز حفر القناة باسم الجمعية ، أم لم تقم أية صلة بينهما وبينهم كما يقول (دى لسبس) ؟ وقد استلزم هذا دراسة جهود (دى لسبس) وعلاقته بالمشروع قبل أن يجرى إلى مصر عام ١٨٥٤ وذلك لكشف ما تخلل هذه الجهود من علاقات بينه وبين السان سيمونيين .

ومن أجل إزاحة الستار عن حقيقة العلاقات بين (دى لسبس) والسان سيمونيين، والوصول إلى رأى قاطع تدعمه الأسانيد التاريخية الدامغة واستخلاص الحقائق الثابتة كان لا بد من الاعتماد على أدلة متعددة منها مكاتبات أعضاء جمعية الدراسات ، ومن بينهم شخصيات كانت موضع احترام (دى لسبس) وتقديره ، وظلوا على علاقات طيبة به حتى بعد انشقاقه عن جمعية الدراسات ، ومنها مراسلات (دى لسبس) نفسه التي تضمنتها مؤلفاته ، وقد تناول الفصل السابع من الدراسة هذه الأدلة جميعاً ، مع الإشارة إلى مظاهر انشقاق (دى لسبس) عن جمعية الدراسات والدوافع الحقيقية وراء هذا الانشقاق .

وإذ استأثر (دى لسبس) بالمشروع مستعيناً في ذلك بعلاقاته الشخصية بوالى مصر (محمد سعيد) فقد اهتم البحث بعد ذلك بجهود (دى لسبس) من أجل تنفيذ المشروع ، منوهاً من حين لآخر بما كان يبذله السان سيمونيون من جهود تأييداً لمساعي (دى لسبس) وتلك في ذاتها كانت حقيقة تؤكد علاقاتهم الوثيقة به، فتناول الفصل الثامن الامتياز الأول (٣٠ نوفمبر ١٨٥٤) بالتحليل ، ثم مساعي (دى لسبس) في الآستانة من أجل الحصول على موافقة حكومة الباب العالي على الامتياز (الفصل التاسع) ، ثم مساعي (دى لسبس) في انجلترا للقضاء على المعارضة الشديدة التي كانت تبديها الحكومة الإنجليزية للمشروع حفاظاً على مصالحها

(ك)

في الهند على وجه الخصوص (الفصل العاشر) ، وكذلك الجهود الفنية التي بذلت من أجل الاستقرار على مشروع محدد لتوصيل البحرين ويتمثل ذلك في جهود اللجنة الدولية (الفصل الحادى عشر) ، ثم صدور الامتياز الثانى (١٨٥٦ يناير) ومناقشة أهم النفاص التي شابهته وهى مسألة العمال المصريين ، والتنازل عن أراض مصرية ، ومسألة الحياد (الفصل الثانى عشر) .

ولإذا كان (دى لسبس) قد نجح في تنفيذ المشروع فقد كان من أهم أسباب نجاحه تأييد والى مصر (محمد سعيد) له وللشروع فقد منح (دى لسبس) كثيرا من الامتيازات والتسهيلات التي لولاها لآخفق (دى لسبس) في السويس مثلما أحقق بعد ذلك في بناما . وقد علل الكثيرون الامتيازات السخية التي منحها (سعيد) (لى لسبس) بتلك الصداقة الوطيدة التي كانت تربط بينهما فحسب ، ولما كان هذا السبب لا يكفي وحده لكي يعهد حاكم دولة إلى أحد الأفراد لتنفيذ مثل هذا المشروع الضخم الخطير فقد عني البحث في الفصل الثالث عشر والآخر بجلاء الأسباب الحقيقية التي تكن وراء هذا التأييد .

ولما كان الهدف من هذا البحث تحرى الحقائق لرسم صورة صادقة للجهود التي بذلت سواء من جانب السان سيمونيون أم من جانب (فردينان دى لسبس) حتى عام ١٨٥٦ من أجل توصيل البحرين المتوسط والآخر فقد كان لابد من الرجوع إلى المصادر الأصلية حتى يكون عرض الوقائع وتفسيرها سليما صحيحا ، ولذلك فقد اعتمد البحث على الوثائق التركية والإنجليزية الموجودة بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة ، وإلى جانب ذلك فقد أمكن الحصول على عدد غير قليل من الوثائق النسوية مصورة (بالميكرو فيلم) من دار المحفوظات النسوية بفيينا .

Haus, Hof und Staat archiv Vienne

وفد كان لهذه الوثائق أهميتها حيث أن النساء كانت في طليعة الدول المهتمة بالقناة بين البحرين ؛ كما أن الشعبة النسوية في جمعية دراسات قناة السويس التي أسسها السان سيمونيون في أواخر عام ١٨٤٦ كانت أنشط شعب الجمعية في بحوث القناة وكان رئيسها (نجريللى) هو الوحيد من أعضاء الجمعية الذى تابع جهوده مع (دى لسبس) ، ثم إن هذه الوثائق كانت الوحيدة التي أمكن الحصول عليها قبل إعادة فتح دار الوثائق التاريخية بالقاهرة في أواخر عام ١٩٥٨ .

(ل)

والى جانب ذلك فقد تبين لنا أثناء البحث أن للوثائق الأمريكية أه
فى جلاء بعض عناصر الموضوع وخاصة ما يتصل بتحقيقه الدوافع التى شج
(سعيد باشا) على تأييد (دى لسييس) ومشروع القناة ذلك التأييد المطلق و
تعذر علينا الحصول على الأوراق الأمريكية الخاصة بمشروع القناة ضمن مجموع
الوثائق التاريخية بالقاهرة فقد حصلنا — بطريق الشراء — على هذه الأوراق
مصوره (بالميكرو فيلم) من دار الوثائق القومية بواشنطن وقد لقينا من المسو
فيها كل تشجيع .

والى جانب هذه الوثائق غير المطبوعة اعتمد البحث على ما كتبه المعاصر
وخاصة أولئك الذين شاركوا — بدرجات متفاوتة — فى بحث المشروع وتنفيذ
وعاصروا أحداثه خلال الفترة موضع البحث وبخاصة (لبنان دى بلفوا)
و (نجريللى) و (رت) بالإضافة إلى رسائل وآراء زعماء جماعة السان سيمون
التي نشرت فى مؤلفهم المعروف أعمال سان سيمون وافتائتان . علاوة
ما نشره (دالمانى D'Allemagne) فى مؤلفه عن السان سيمونيين من أوراقهم المحفو
بمكتبة الترسانة Arsenal بباريس والتي عهد اليه بتنظيمها منذ عين بهذه المسك
عام ١٨٨٧ .

ولا يسمنى إلا أن أشيد بالمعونة التى لقيتها أثناء البحث من المسؤولين فى د
المحفوظات النسوية بفيينا ، ودار الوثائق القومية بواشنطن ، كما أنه بالمعو
الصادقة التى لقيتها من العاملين بدار الوثائق القومية بالقاهرة وفى مقدمتهم المرحو
الأستاذ محمد عبد الفتاح موسى ، وكذلك من مكتبة الجمعية الجغرافية المصر
وخاصة السيد جان كاتا فاجو ، فانا مدين لهم جميعا بالفضل جزاءهم الله عنى كل خير

والله ولى التوفيق

{ الرابع عشر من دى القعدة سنة ١٣٩٠ هـ
الحادى عشر من يناير سنة ١٩٧١ م }

دكتور محمود صالح منسى

جامعة الأزهر

فهرس الموضوعات

صفحة	
٧	وفاء وتقدير
ح	مقدمه
ن	فهرس الموضوعات
٣٧ — ١	الفصل الأول - مشروع القناة في تفكير السان سيمونيين
١	السان سيمونيون
٩	السان سيمونيون ومشروع القناة
١٤	مشروع القناة في تفكير السان سيمونيين السياسى ..
٢٤	المشروعات السابقة لتوصيل البحرين
٣٠	مشروع (لوبير)
٥٦ — ٣٨	الفصل الثانى - محاولة السان سيمونيين الأولى
٣٨	الإعداد لتنفيذ المشروع
٤٣	فكرة الحياذ
٤٥	الرحلة
٥١	استعدادات السان سيمونيين
٧٣ — ٥٧	الفصل الثالث - نشاط السان سيمونيين في مصر
٥٧	السان سيمونيون ومشروع القناطر
٦٤	السان سيمونيون ونشاطهم التعليمى في مصر
٩٧ — ٧٤	الفصل الرابع - استمرار بحوث القناة
٧٤	(لبنان) ومشروع توصيل البحرين
٧٥	مشروع (لبنان) الأول غير المباشر
٧٩	مشروع (لبنان) الثانى المباشر
٨٢	اتفاق (لبنان) — (اندرسون)
٨٧	السان سيمونيون يتابعون نشاطهم

صفحة	
٩٢	جمعية ليزج (١٨٤٥)
١٢٩ — ٩٨	الفصل الخامس - جمعية دراسات قناة السويس
٩٨	تأسيسها
١٠٤	موقف الدول من جمعية الدراسات
١٠٧	نشاط جمعية الدراسات
١٠٩	أعمال البعثة الفرنسية وتقرير (تالابو)
١١٩	مشروعات جمعية الدراسات لتوصيل البحرين
١١٩	مشروع (تالابو)
١٢٤	مشروع (بارو)
١٢٥	مشروع (نجريللى) - القناة المباشرة
١٢٧	الموازنة بين أفضلية المشروعات المختلفة
١٥٧ — ١٣٠	الفصل السادس - العقبات في سبيل جمعية الدراسات
١٣٠	أسباب ترجح للسان سيمونيين أنفسهم
١٣٥	سياسة انجلترا
١٣٩	مسئولية النساء عن تعطيل المشروع
١٤٢	موقف الحكومة العثمانية
١٤٢	موقف (محمد على)
١٤٧	(عباس) وأزمة التنظيمات وتنفيذ مشروع الخط الحديدي
١٥٤	استمرار مساعي اللسان سيمونيين
٢٠١ — ١٥٨	الفصل السابع - (دى لسبس) وعلاقاته بالسان سيمونيين
١٥٨	(دى لسبس) بين مادحيه وقادحيه
١٦١	(دى لسبس) قبل أن يظهر على مسرح مشروع القناة
١٦٨	تبلور فكرة القناة في ذهن (دى لسبس)
١٧٤	علاقات (دى لسبس) بالسان سيمونيين
١٨٨	مظاهر التقاطع (دى لسبس)
١٩١	أسباب انشقاق (دى لسبس)

صفحة	
٢٣٠ — ٢٠٢	الفصل الثامن - (دى لسبس) والامتياز الأول
٢٠٢	وصول (دى لسبس) إلى مصر
٢١٢	الامتياز الأول (٣٠ نوفمبر ١٨٥٤)
٢٢٠	موقف الدول من الامتياز ..
٢٢٢	موقف السان سيمونيين من الامتياز
٢٢٤	رحلة (دى لسبس) الاستكشافية في برزخ السويس
٢٢٨	المشروع التمهيدى ...
٢٦٥ — ٢٣١	الفصل التاسع - مساعى (دى لسبس) في الآستانة
٢٣١	رحلة (دى لسبس) إلى الآستانة
٢٤٥	السان سيمونيون يؤيدون مساعى (دى لسبس)
٢٩٣ — ٢٦٦	الفصل العاشر - معارضة انجلترا لمشروع القناة
٢٦٦	مساعى انجلترا لعرقة المشروع
٢٧٤	أسس معارضة انجلترا للمشروع
٢٧٩	رحلة (دى لسبس) إلى انجلترا
٣٢٣ — ٢٩٤	الفصل الحادى عشر - اللجنة الدولية
٢٩٤	تكوين اللجنة الدولية
٢٩٨	رحلة اللجنة إلى مصر وبحوثها
٣٠٩	التقرير الموجز للجنة الدولية
٣١٣	موقف الحكومة الانجليزية
٣١٦	التقرير المفصل للجنة الدولية
٣٢١	جهود اللجنة الدولية في الميزان
٣٤٧ — ٣٢٤	الفصل الثانى عشر - الامتياز الثانى
٣٢٤	عرض وتحليل لمواد الامتياز الثانى
٣٣٠	العمال المصريون
٣٣٩	مسألة التنازل عن أراض مصرية
٣٤١	الامتياز الثانى والحياد

صفحة	
٣٦١ — ٣٤٨	الفصل الثالث عشر - عوامل نجاح (دى لسبس)
٣٤٨	سياسة سعيد
٣٥٦	تأييد فرنسا للبشروع
٣٧٩ — ٣٦٢	ملاحق :
	ملحق رقم ١ : قائمة بمعاوني (انفانتان) في أثناء رحلته
٣٦٣ — ٣٦٢	إلى مصر (١٨٣٣ - ١٨٣٦)
	ملحق رقم ٢ : تقرير جمعية ليبزج الألمانية إلى (متريخ)
٣٦٦ — ٣٦٤	في ٢٥ أبريل ١٨٤٥
	ملحق رقم ٣ : خطاب الاب (انفانتان) إلى المهندس
٣٦٩ — ٣٦٧	النسوى (نجريلى) في ٢٣ أغسطس ١٨٤٨
	ملحق رقم ٤ : تنظيم مجلس إدارة الشركة العالمية لقناة
	السويس كما وضعته جمعية دراسات قناة
	السويس ورفعته إلى (نابوليون الثالث)
٣٧٣ — ٣٧٠	في فبراير ١٨٥٥
	ملحق رقم ٥ : تقرير (نجريلى) إلى الارشيدوق (فردينان
	مكسمليان) في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ عن
٣٧٥ — ٣٧٤	لشاطر جمعية دراسات قناة السويس
	ملحق رقم ٦ : خطاب (ارليه دوفور) إلى (نجريلى) في
	٢٠ يونيو ١٨٥٥ بخصوص تطور العلاقات
٣٧٩ — ٣٧٦	بين (دى لسبس) وجمعية الدراسات
٣٨٩ — ٣٨٠	مصادر الدراسة
٣٩٠	دليل
	فهرس الخرائط والرسوم :

- ١ — خريطة لمشروع لوبر لتوصيل البحرين ... ٣٤
- ٢ -- خريطة لمشروعات لبنان لتوصيل البحرين .. ٧٦
- ٣ — خريطة لمشروعات تالابو .. ١١٨
- ٤ — رسم توضيحي للمعبر في مشروع تالابو غير المباشر ١٢٣

الفصل الأول

مشروع القناة في تفكير آلان سيمونين

السان سيمونيون :

كان تنفيذ مشروع قناة السويس ثمرة جهود متتابة في عهود مختلفة ساهم فيها كثيرون منهم آلان سيمونيون الذين يحتلون — في تاريخ مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر — مكانة مرموقة بفضل جهودهم التي بذلوها من أجل تنفيذ هذا المشروع .

والسان سيمونيون هم أصحاب المذهب الاشتراكي الذي نشأ في فرنسا خلال الربع الاول من القرن التاسع عشر على يد (الكونت هنري دي سان سيمون)^(١). وكان (سان سيمون) قد سافر في شبابه إلى أمريكا في عام ١٧٧٨ فساهم في حرب الاستقلال الأمريكية ، وهناك تشبع بالمبادئ الجمهورية ، وبعد انتهاء حرب الاستقلال غادر الولايات المتحدة وأخذ يطوف ببعض أقطار أمريكا الجنوبية ، فر بالمكسيك في عام ١٧٨٤ — وكانت إذ ذاك تابعة لاسبانيا — وفي أثناء وجوده بالمكسيك عرض (سان سيمون) على حاكمها فكرة حفر قناة (انبارتيدو INPARTIDO) لتصل ما بين المحيطين الأطلسي والهادي ، لكن هذه الفكرة لم تصادف حماساً أو تشجيعاً من حاكم المكسيك فنادر (سان سيمون) البلاد عائداً إلى فرنسا فوصلها في أواخر عام ١٧٨٤^(٢) دون أن يقدر لمشروع قناة المكسيك أن ينفذ . واستمر (سان سيمون) في الخدمة العسكرية حتى عام ١٧٨٥ حين تركها ، ثم سافر في عام ١٧٨٧ إلى أسبانيا حيث تقدم — بالاشتراك

(١) ولد Claude Henri de Rouvroy de Saint Simon

(١٧٦٠-١٨٢٥) في باريس في ١٧ أكتوبر عام ١٧٦٠ ودخل في خدمة الجيش الفرنسي منذ عام ١٧٧٧

(٢) D' Allemagne, R. : Les Saint Simonien, p. 6.

دكتور محمد طلعت عيسى : أتباع سان سيمون ص ٥٦

مع الكونت (دى كاباروس De Cabarrus) مدير بنسك (سان شارل St. Charles) بفرنسا — باقتراح إلى الحكومة الأسبانية لشق قناة تصل مدريد بالبحر المتوسط ، وقدموا للحكومة الأسبانية خطة لتمويل المشروع وتوفير الأيدي العاملة اللازمة لتنفيذه ، لكن الحكومة الأسبانية لم تبدأ أن تنفذ المشروع فعاد (سان سيمون) إلى فرنسا في عام ١٧٨٩ حيث كانت قد أبدلت بها يران الثورة الفرنسية الكبرى ، ولم يشأ (سان سيمون) أن يساهم في أحداثها سواء مع أنصار الثورة أو مع المتمسكين بالنظام القديم فاعتزل في مقاطعة (بيرون Peronne) التي كانت تنتمي إليها أسرته (١) .

وفي بلدة (فلافي Flavy) بمقاطعة (بيرون) انتخب الفلاحون (سان سيمون) في ٧ فبراير عام ١٧٩٠ رئيساً للجنة التي وكل بها اختيار أعضاء المجلس البلدى ، وفي خطبة له في أعضاء هذه اللجنة أعلن (سان سيمون) أن الناس جميعاً سواسية ، ورعبه في تأكيد هذا القول ، وحتى لا يدخل في روع بقية أعضاء اللجنة أنه يتميز عنهم بلقب (كونت) الذي ورثه عن أجداده ، أعلن (سان سيمون) تنازله عن اللقب واعتزازه بأن يكون مواطناً حسب (٢) .

وفي أثناء اعتقال (سان سيمون) في مقاطعة (بيرون) أخذ يفكر في أحسن الوسائل التي يمكن أن تؤدي إلى النجوس بالإنسان والمجتمع الإنساني كله . وفي ذلك الوقت أيضاً اتصل (سان سيمون) بسفير بروسيا في لندن ويدعى (دى ردرن De Redern) — وكان قد التقيا قبل ذلك في أسبانيا — وقد أدى هذا الاتصال إلى إثارة شكوك اليقابة نحو (سان سيمون) فوضعه في قائمة المشبوهين ، واعتقل لمدة أحد عشر شهراً في سجن (سان بلاجى — Saint pelagie ثم في سجن (لوكسمبورج) ولم يفرج عنه إلا بعد سقوط (روبرسبير) في يوليو سنة ١٧٩٤ (٣) .

(١) D' Allemagne, p. 6.

Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T. I, p. 15 ; (٢)

D' Allemagne, p. 6.

D' Allemagne, p. 7.

(٣)

واستمر (سان سيمون) يوالى تفكيره فى إعادة تنظيم المجتمع ، وأصبح يعتقد أنه يقع عليه عبء هذا العمل الذى كان - فى رأيه - لا يتحقق إلا بوسيلتين هما العلم والصناعة ، ولذلك وثق (سان سيمون) صلاته بكثير من الشخصيات العلمية والفنية والأدبية فى ذلك الوقت، وأصبح مسكنه فى شارع (فيفين Vivienne) ملتقى كثير من رجال العلم ، كما تعرف بكثير من أساتذة مدرسة (الهندسة العليا Politechnique) وبعض أساتذة مدرسة الطب . وبعد صلاح (اميان Amiens) فى مارس ١٨٠٢ سافر (سان سيمون) إلى انجلترا للتعرف على النشاط العلمى فيها ، كما طاف بألمانيا وسويسرا ، ولما شح لديه المال اضطر أن يشتغل ناسخاً وكان دخله من هذا العمل لا يكفيه . ولما كان فى حاجة إلى المال حق يعمل على نشر المعارف العلمية فقد قبل ما عرضه عليه أحد أصدقائه ويدعى (ديار Diard)، فعاش فى كنفه ، واستطاع أن يؤلف بعض الكتب أحدها بعنوان «مقدمة للأعمال العلمية فى القرن التاسع عشر»^(١) . ولما توفى (ديار) فى عام ١٨١٠ عاد (سان سيمون) إلى فقره وبؤسه فصار لا يستطيع أن ينشر من مؤلفاته سوى بضعة عشرات من النسخ الخطية يبعث بها إلى معارفه مقرونة بطلب العون والمساعدة، وفى أبريل عام ١٨١٥ حصل (سان سيمون) على وظيفة مساعد أمين فى مكتبة (الترسانة Arsenal) إلا أنه لم يستمر فيها سوى شهور قليلة .

وفى عام ١٨١٦ استطاع (سان سيمون) أن يقنع بعض أصدقائه ومعارفه بالمساهمة فى إصدار صحيفة شهرية باسم الصناعة (L'Industrie) لنشر البحوث العلمية المتصلة بتقدم الصناعة، إلا أن هذه الصحيفة لم تلبث أن توقفت عن الصدور منذ عام ١٨١٨ لأن معظم المساهمين تخلوا عن مساعدة (سان سيمون) لعدم موافقتهم على ما كان ينشر فى هذه الصحيفة من آراء^(٢) .

وفى عام ١٨١٩ أصدر (سان سيمون) صحيفة السياسة (La Politique)

(١) Introduction aux Travaux Scientifiques au XIXe Siècle

وقد طهر هذا الكتاب فى جزء من فى عامى ١٨٠٧ و ١٨٠٨

D'Allemagne. R. Les Saint Simoniens, p. 10

(٢)

بمعونة صديقه الفيلسوف والعالم الرياضى الفرنسى (أوجست كزنت Auguste Comte) (١) .

ولقد شرح (سان سيمون) آراؤه فى التصنيع فى كتاب بعنوان (المنظم L'Organisateur) وكان فى عدة أجزاء ، ظهر الجزء الاول منها فى نوفمبر عام ١٨١٩ ، ولم يحل سوى نقص المال لديه دون الاستمرار فى إصداره بعد مارس عام ١٨٢٠ . ولما ضاقت به السبل أقدم على محاولة التخلص من حياته فأطلق الرصاص على نفسه لكنه نجا بعد أن فقد إحدى عينيه (٢) .

واسلطاع (سان سيمون) — بمعونة بعض أصدقائه أن يصدر عدداً من المطبوعات خلال عامى ١٨٢٣ و ١٨٢٤ ، وكان آخر ما كتبه هو (المسيحية الجديدة Le Nouveau Christianisme) الذى ظهر فى أبريل عام ١٨٢٥ وفيه أوجز (سان سيمون) الرسالة التى يجب أن يصطالحها القرن التاسع عشر ، بالقيام بها ألا وهى تحسين أحوال الطبقة العاملة أكثر الطبقات عدداً وأشدها بؤساً .

وستط (سان سيمون) فريسة المرض وتوفى فى ١٩ مايو عام ١٨٢٥ ، ولما كان معروفاً عنه قبل وفاته أنه يريد إصدار صحيفة جديدة باسم (المنتج Le Producteur) فقد أخذ أتباعه على عاتقهم تحقيق أمنية زعيمهم الاول فى إصدار هذه الجريدة .

o o o

ويعتبر (سان سيمون) مؤسس الاشتراكية الفرنسية ، فقد آمن بالمبادئ الاشتراكية وعمل على نشرها ، ولما كان يعتقد بأن تقدم العالم مرهون بأمرين اثنين هما العلم والصناعة فقد دعا إلى قيام دولة صناعية ، تلك الدولة التى اعتبرها (سان سيمون) نظام المستقبل ، على أن يديرها العلماء لا الطبقات الارستقراطية أو العسكرية ، على أن تستهدف هذه الدولة انتاج الأشياء المفيدة للحياة باستغلال قوى الطبيعة ومواردها استغلالاً عالياً منظم يقوم على التعاون بين الافراد .

(١) عاش (أوجست كزنت) بين عامى ١٧٩٨ — ١٨٥٧

Ibid p. 11.

(٢)

وكان (سان سيمون) يرى وجوب القضاء على الملكية الخاصة لأنها كانت تؤدي — في رأيه — إلى تقسيم المجتمع إلى طبقة من السادة وأخرى من الاتباع أو العبيد ، ولذلك فقد نادى (سان سيمون) بوجوب امتلاك المجتمع لأدوات الإنتاج وذلك حتى يتحرر العامل من الفاقة والبؤس ، ومن الشروط المحففة التي كان يفرضها عليه أصحاب العمل وتضطره ظروفه القاسية من الجوع والحرمان إلى قبولها (١) .

ونادى (سان سيمون) برفع مستوى معيشة العمال المشتغلين بالزراعة أو الصناعة ، وبعدم الالتجاء إلى الأساليب المنافية للإنسانية في استغلالهم لصالح أصحاب رؤوس الأموال . وهكذا كان (سان سيمون) يرى أن صلاح المجتمع مرهون بالقضاء على الملكية الفردية فتغدو المؤسسات الصناعية ملكاً للمجتمع ، وبذلك لا يتحكم أصحاب العمل في العمال ، ويصبح — العمل متوفراً لكل قادر عليه ، ويعطى كل فرد حسب إنتاجه .

ولقد كان (سان سيمون) يتمنى كذلك أن يرى المجتمع الأوروبي وقد ألقى بالأسلح ونبتد الحروب وجنح إلى السلام ووسيلة ذلك — في رأيه من أجل السلام العالمي — هو ، العمل على الحد من التعصب الوطني ، وإيجاد نوع من الاتحاد بين شعوب أوروبا مع احتفاظ كل منها باستقلاله القومي وحكومته المحلية ، على أن تقوم أنظمة متشابهة للحكم في مختلف الأقطار الأوروبية بحيث يصبح من الممكن تقارب الشعوب الأوروبية بعضها من بعض .

وقد نشر (سان سيمون) في أكتوبر عام ١٨١٤ بالاشتراك مع (أوجستان تييري Augustin Thierry) آراءه بخصوص إعادة تنظيم المجتمع ، وذلك بمناسبة انعقاد مؤتمر فيينا ، فأشار (سان سيمون) إلى أن الساسة المجتمعين في مؤتمر فيينا لم يقدر لجهودهم النجاح في إقرار السلام لأن كلا منهم إنما يمثل مصالح تتعارض مع المصالح التي يمثلها بقية الأعضاء ، ودعا (سان سيمون) في مشروعه من أجل إقرار السلام — إلى جانب قيام أنظمة متشابهة للحكم في الأقطار الأوروبية —

دعا إلى قيام حكومة عالمية مستقلة عن الحكومات الوطنية المحلية ، وأن يقوم إلى جانب الحكومة العالمية برلمان « أعظم » يمثل أعضاؤه سكان أوروبا جميعا ، ويكون اختصاص هذه الحكومة العالمية وهذا البرلمان الأعظم تنفيذ المشروعات العامة التي تعود بالنفع على أوروبا جميعها وعلى المجتمع الأوروبي كله ، أما المشروعات ذات الصبغة المحلية والتي تنحصر فائدتها في نطاق محلي فإنها تكون من اختصاص الحكومات الوطنية المحلية . ولما كان (سان سيمون) يقدر صعوبة تحقيق هذه الأفكار لأن النظام البرلماني لم يكن يقوم في كل الدول الأوروبية وقتئذ ، فقد دعا إلى قيام اتحاد بين الشعبين الإنجليزي والفرنسي كمقدمه لاتحاد بقية الشعوب الأوروبية بعد ذلك (١) .

ومن الأسس الهامة التي قام عليها مذهب (سان سيمون) دعوته إلى تأسيس الجمهورية كنظام للحكم في المجتمع الصناعي الذي نادى بقيامه ، فقد كان (سان سيمون) يرى أن النظام الجمهوري أفضل النظم لأنه في ظله تتوفر الحياة الحرة الكريمة لكل مواطن دون العمل على استغلاله وهو مالم يكن يتوفر - في رأيه - في نظام الملكية الوراثية (٢) .

ولقد دعا (سان سيمون) إلى المبادئ التي صار يؤمن بها فنشر المقالات في الصحف والمجلات التي أصدرها والتي سبقت الإشارة إليها مثل « الصناعة » و « السياسة » و « المنظم » .

وبعد وفاة (سان سيمون) في ١٩ مايو عام ١٨٢٥ تولى زعامة أتباعه (الأب بروسير انفانتان (٣)) بالاشتراك أولا مع أحد السان سيمونيين ويدعى (بازار) ثم بعد ذلك بمفرده منذ عام ١٨٣١ .

(١) D'Allemagne, p. 17, 18.

(٢) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ٢٣٧

(٣) ولد (بروسير انفانتان Prosper Enfantin) في ٨ فبراير ١٧٩٦ ، والتحق منذ عام ١٨١٣ بمدرسة الهندسة العليا ثم تركها في عام ١٨١٤ ليشترك مع زملائه طلبة المدرسة في الدفاع عن ناپيس أثناء عرو الحلفاء لها ، وبعد انتهاء الحرب وسقوط الامبراطورية ترك (انفانتان) الجديدة ليشترك مع أهله في تجارة الديب حتى عام ١٨٢١ حين أخذ همهم بالمسائل الاقتصادية والسياسية ، ثم تعرف على (سان سيمون) عن طريق (أوليفر رودريج Olinde Rodrigues) تلميذ سان سيمون وصديق (انفانتان) .

وقد استعان اتباع (سان سمون) في نشر مبادئهم وآرائهم بجريدة (المنتج Le Producteur) التي ذكرنا أن (سان سمون) كان يفكر في إصدارها قبل وفاته ، فاهتم اتباعه وأصدقاؤه وعلى وجه الخصوص (انفانتا) و (رودريج Rodrigues) بإصدارها ، فتكونت في يونيو عام ١٨٢٥ شركة ساهم فيها كثير من السان سيمونيين لتمويل الجريدة ، وظهر العدد الأول من (المنتج) في أوائل أكتوبر عام ١٨٢٥ ، إلا أنها لم تلبث أن توقفت عن الصدور منذ ديسمبر عام ١٨٢٦ بسبب عجزها المالي .

وترتب على توقف صحيفة (المنتج) أن تفككت الجماعة السان سيمونية ، لكن الاتباع لم يلبثوا أن عاودوا نشاطهم في عام ١٨٢٨ فأخذوا يعقدون الاجتماعات الدورية المنظمة كل يوم أربعاء يتناولون فيها بالشرح المبادئ التي يدعون إليها ، ولم يلبث أن زاد عدد المنضمين إليهم وخاصة من طلبة مدرسة الهندسة العليا ولم يعد نشاطهم أو اجتماعاتهم قاصرة على باريس وحدها بل صارت تشمل كثيراً من المدن والأقاليم الفرنسية وعلى الأخص (تولوز) و (مونبلييه) و (ليون) و (متر) .

وبعد أن فشل السان سيمونيون في إعادة إصدار صحيفة (المنتج) أخذوا ينشرون بعض المقالات في صحيفة (المنظم L'Organisateur) منذ عام ١٨٢٩ ، إلا أن هذه الصحيفة لم تعلن صراحة عن نفسها كلسان حال السان سيمونيين إلا منذ عددها الصادر في ١٨ أبريل عام ١٨٣٠ ، ومع ذلك فإن هذه الصحيفة لم تلبث أن اختفت هي الأخرى فلم تعد تصدر بعد ١٥ أغسطس عام ١٨٣٠ (١) .

والأمر الذي يلفت النظر ولا يمكن إنكاره أن مبادئ السان سيمونيين قد جذبت إليها عندئذ كثير من الشخصيات البارزة وعن كانوا على قدر كبير من المعرفة في مختلف نواحي النشاط الفكري (٢) .

() D'Allemagne, R Les Saint Simoniens, p. 92.

(٢) ومن أشهر من انضموا إلى جماعة السان سيمونيين :

أوغستان تييري Augustin Thierry أوغست كوت Auguste Comte جان رينو Jean Renaud ، أوليفر رودريج Olinde Rodrigues ، بازارد Bazard ، بير ليرو =

كما أن كثيرين من انضوا تحت لواء السان سيمونيين كانوا من رجال الهندسة الذين تلقوا دراساتهم في مدرسة الهندسة العليا^(١)، والذين كانوا يعتبرون من أقدر الناس على تحقيق أفكار السان سيمونيين وتنفيذ مشروعاتهم، حتى لقد كان (انفانتان) نفسه يعتبر أن مدرسة الهندسة العليا هذه هي المصدر الذي تشيع منه أفكارهم في المجتمع، وأن العلم الذي «رشفه» أعضاء الجماعة في هذا المعهد «الأيثر»، هو الذي سيغذي الأجيال القادمة^(٢).

وعند ما انضم إلى السان سيمونيين في عام ١٨٣١ الكاتب (بيير ليرو — Pierre Leroux) وهو من الكتاب الأحرار وصاحب جريدة (لوجلوب Le Globe) اتخذ هؤلاء من جريدته أداة لنشر تعاليمهم وآرائهم، واختاروا أحد التابع المخلصين وهو (ميشيل شيفالييه M. Chevalier) لإدارة هذه الجريدة.

أما السان سيمونيون فقد عاشوا حياة «اشتراكية» خالصة في حي (منيلمونتان — Menilmontant) أحد أحياء باريس، يخدمون أنفسهم تمشيياً مع مبدأ عدم الاستعانة بالخدم، وارتدوا زياً خاصاً موحداً تميزوا به، يدخل في تكوينه ثلاثة ألوان: الأبيض والأحمر والأزرق رمز الثورة، ولأنه كان لهذه الألوان دلالتها في مذهبهم، فالسروال أبيض واللون الأبيض عندهم شعار الحب الذي بدونه لا يقوم التعاون والإخاء، والقميص أحمر ويرمز اللون الأحمر إلى العمل، ومنديل العنق أزرق وهذا اللون يعبر — في رأيهم — عن الإيمان وهو عنصر ضروري للقيام بأي عمل مشعر^(٣).

Pierre Leroux ، ميشيل شيفالييه Michel Chevalier ، لا بلاي La Play
 لا مورييسير Lamoriciere أرنو كاريل Arnaud Carrel ، الأخوة مارو Les Frères
 Barraults دوفيرييه Duveyrier ، ارليه دوفور Arlès Dufour هنري فوريل
 Henri Fournel ، والأخوة تلابو Les Frères Tallabots
 (١) مثل : فوريل ، ميشيل شيفالييه ، رينو ، كازو Cazeaux ، تراسون Transon ،
 مارجيران Mergerin شارل لامبير Charles Lambert الأخوة طالابو ، كالا Capella ،
 لامي Lamy ولا مورييسير وغيرهم .

D'Allemagne, p. 87.

(٢)

Carré · Ecrivains et Voyageurs T. 1, p. 260

(٣)

ولم تلبث الحكومة في فرنسا أن رأت في وجود جماعة السان سيمونيين — سبب المبادئ « الغريبة »^(١) التي نادوا بها وقتئذ — خطراً يهدد الأمن العام ونظام الحكم القائم ؛ واتهمتهم بأنهم في أحاديثهم يحصون الناس على الثورة ، ولذلك فسرعان ما عمدت إلى حل جماعتهم وأودع زعمائهم سجن (سان بلاجي) فبقوا في السجن عدة أشهر من ديسمبر عام ١٨٣٢ إلى أول أغسطس عام ١٨٣٣ عندما اعتزموا الرحيل إلى مصر .

• • •

السان سيمونيون ومشروع القناة :

كان مشروع حفر قناة تصل ما بين البحرين المتوسط والاحمر موضع اهتمام (سان سيمون) الذي راودته فكرة هذا المشروع مثلبا راودته من قبل فكرة مشروع قناة (انبارتيدو) في المكسيك ، ومشروع القناة بين مدريد والبحر المتوسط وهما المشروعان اللذان لم يقدر لهما الخروج إلى حيز التنفيذ . ولقد اقترح (سان سيمون) كذلك فيما كتبه في أكتوبر عام ١٨١٤ - عن إعادة تنظيم العالم - أن تقوم الحكومة « العالمية » المنوى تشكيلها والبرلمان « الاعظم » المنتظر قيامه بالإشراف على تنفيذ المشروعات ذات الصبغة العامة والتي تعود على أوروبا جميعها بالنفع ، وفي مقدمة هذه المشروعات - كما يقول (سان سيمون) شق قناة تربط نهر الدانوب بنهر الراين ، وأخرى تصل نهر الراين ببحر البلطيق^(٢) .

إلا أن (سان سيمون) توفي في عام ١٨٢٥ قبل أن يخطو بمشروع القناة بين البحرين المتوسط والاحمر سوى مجرد التفكير ، تاركا هذه الفكرة لاتباعه يتعهدونها ، ولذلك أخذ خليفته (انفانتان) يعمل بهمة ولشاط من أجل شق هذه القناة التي اعتبرها - هي وقناة بناما - ذات أهمية قصوى في سبيل تقدم التجارة وما يترتب على ذلك من نتائج كازدهار الحضارة وربط شعوب العالم بعضها ببعض^(٣) .

Roux, Ch. J. . L'Isthme et le Canal de Suez, T I, p 194 (١)

D'Allètagne, p 18. (٢)

Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T. XII, p. 4. (٣)

ولم تكن كتابات (انفانتان) وحده هي التي تعبر عن أهمية مشروع توصيل البحرين المتوسط والآخر في نظر السان سيمونيين ، بل لقد عبر بقية زعمائهم عن هذا الرأي في المكاتبات التي تبودلت بينهم قبيل رحيلهم إلى مصر لتنفيذ المشروع ، فيذكر (ميشيل شيفالييه) في رسالة منه إلى زميله ارليه دوفور (Ailès Dufour) في ٢٨ أغسطس عام ١٨٣٣ أن توصيل البحرين فكرة صائبة وعظيمة^(١) ، كما صار (فورنل Fournel) يعبر عن نفس هذه الأفكار في رسالته إلى (ارلس دوفور) في ٣ سبتمبر ١٨٣٣^(٢) .

ويرجع اهتمام السان سيمونيين بمشروع القناة بين البحرين المتوسط والآخر ومحاولة تنفيذه ، وتمسكهم به قرابة ربع قرن من الزمان إلى أنه كان شديد الصلة بالمبادئ التي آمنوا وبشروا بها منذ عهد زعيمهم الأول (سان سيمون) ولأنه كان يحقق كثيراً من الأهداف التي يسعون إلى تحقيقها .

ولما كان الألب (انفانتان) قد أعلن أن الواجب يقتضي السان سيمونيين عدم التخلي عن مشروع القناة باعتبار أنه أولى ثمرات سياستهم الاقتصادية^(٣) ، فقد صار ضرورياً معرفة الصلة بين مشروع القناة وبين آراء السان سيمونيين الاقتصادية .

لقد كان التصنيع أساس فلسفة (سان سيمون) الاجتماعية كما كان السان سيمونيون يرون أن الصناعة وحدها هي التي تمكن الإنسان من السيطرة على الطبيعة واستغلال مواردها لفائدة الإنسان ، وفي رأيهم أن المجتمع الصناعي هو أقدر المجتمعات على إسعاد المواطنين ، وأن الدولة الصناعية هي نظام المستقبل^(٤) .

ولكي يستمر النشاط الصناعي ويزدهر المجتمع الصناعي الذي ينادى به

(١) Lettre de Michel Chevalier à Ailès Dufour en 28 Août 1833 . D'Allemagne, p. 360.

(٢) Lettre de Fournel à Ailès Dufour en 3 Sept 1833 Roux, Ch. J : L'Isthme . . T I, p 224—227.

(٣) Micard : Le Canal de Suez et le Genie Français, p. 67

(٤) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ٨٨ — ٨٩

السان سيمونيون كان لابد من قيام حركة واسعة للتبادل التجارى بين الشرق والغرب حتى يتيسر الحصول على المواد الأولية اللازمة وحتى يتسنى أن تدور عجلة المصانع وحتى يكن فى نفس الوقت تصريح ما تخرجه المصانع من منتجات و سلع فى أسواق العالم . ويرى السان سيمونيون أن شق القنوات المائية فى مقدمة أنواع المواصلات التى تسهل التبادل التجارى ، والتى تؤدى إلى ازدهار الصناعة لأنها تقرب المسافات البعيدة ، وتلك هى الفكرة التى أراد (سان سيمون) تحقيقها عندما خطرت بباله فكرة مشروع شق قناة بين البحرين المتوسط والاحمر ، وكذلك فكرة شق قناة فى المكسيك تصل المحيطين الاطلسى والهادى ، ثم مشروع قناة بناما للغرض نفسه .

ولقد كان الاتحاد بين الدول من المبادئ الهامة التى قام عليها مذهب السان سيمونيين ، فتعتمد الدول إلى التعاون فيما بينها من أجل إزالة أسباب العداء لدى الشعوب ، والامتناع عن التسلح والاتجاه نحو السلام ، فدعا (سان سيمون) إلى قيام نظم متشابهة للحكم فى مختلف أقطار أوروبا حتى يسهل عليها التفاهم وتختفى عوامل التنافس ويحل الاخاء محل الانانية ومحل المصالح الذاتية والقومية المحدودة النطاق (١) .

وكان السان سيمونيون يرون أن النزعة القومية سرف تختفى لتحل محلها فكرة الإنسانية العالمية والوحدة المشتركة التى آمنوا بها إذا ما تم ربط جهات العالم بوسائل المواصلات المختلفة وفى مقدمتها القنوات المائية ، لأن هذا سرف يساعد على تقريب أفكار الشعوب بعضها ببعض وعلى العمل من أجل توحيد الأهداف والأمانى ، ولذلك فإن (سان سيمون) رغم فشله فى تحقيق فكرة قناة (انبارتيدو) فى المكسيك وقناة مدريد بأسبانيا لم يتخل عن أفكاره بل نادى بحفر قناة فى برزخ السويس ، واستمر أتباعه من بعده يسعون لتنفيذ المشروع تحقيقاً لفكرة الإنسانية العالمية .

وقد أوضح (ميشيل شيفالييه) ذلك فى حديثه عن « نظام البحر المتوسط ،

إلى قصر (التويلرى) أى إلى تولى الحكم ، وصار أتباعه يجيبونه بأن الفرصة لما تسنح بعد ، واعتقد السان سيمونيون أن الواجب يقتضى الملك (لويس فيليب) أن يتخلى لهم عن مكانه لأنهم أكثر منه مقدرة وكفاءة على تسلم أمانة الحكم^(١) .

وقد كتب (ميشيل شيفالييه) — وهو لا يزال فى سجنه وقبل الإفراج عنه فى سنة ١٨٣٣ — يتنبأ فى إحدى رسائله بأن السان سيمونيين سوف يكونون فى مقاعد الحكم خلال أربع سنوات فقط بعد عزل (لويس فيليب) . ولم يكن (شيفالييه) يرى ضرورياً أن يرأس الآب (انفانتان) حكومة جمهورية فى فرنسا أو يتولى الوزارة فيها فرد بذاته من قادة السان سيمونيين وزعمائهم بل كان مقصده أن يتولى الحكم فى فرنسا ويشرف على إدارة شئونها أناس يؤمنون وحسب بالمبادئ السان سيمونية التى يكونون قد تشبعوا بها على أيدي المحيطين بالآب (انفانتان)^(٢) .

وقد كان سبب آراء السان سيموبيين الاشتراكية ونزعهم الجمهورية هذه ثم تطلعهم الوصول إلى مقاعد الحكم فى فرنسا أن صاروا موضع كراهية السلطات الفرنسية التى أخذت تنظر إليهم وإلى نشاطهم بعين الريبة والشك، ومنذ عام ١٨٣١ شرعت وزارة الداخلية الفرنسية وإدارة البوليس الفرنسية توجيهان الاتهام ضد جماعة السان سيمونيين وتعملان على مطاردتهم وتبعضهم ومرافبة أحاديثهم فى مجتمعاتهم وكتابة التقارير عنهم وعن نشاطهم ، وقد أشار المسئولون فى تقاريرهم هذه إلى اعتبار هذه الجماعة عنصراً من عناصر الفتنه والاضطراب وإلى أن السان سيمونييين لما يتخذون من العمل على تحسين أحوال الفقراء ستاراً يخفون وراءه نواياهم الحقيقية^(٣) .

ولم تلبث الحكومة أن قدمت فى أغسطس ١٨٣٢ زعماءهم وخصوصاً الآب

D'Allemagne : Les St Simoniens, p. 110 (١)

Lettre de Michel Chevalier à Algac St Hilaire, Sans date, (٢)

Arsenal 7706, citée dans Oeuvres de St Simon . T. IV p 44 , D'Allemagne, p 316

Rapport du Prefet de Police en 1er. Nov. 1831, D'Allemagne (٣)

P. 357.

(انفانتان) و (ميشيل شيفالييه) إلى المحاكمة بتهمة القيام بأعمال مضرّة بالنظام الاجتماعي القائم وصدر الحكم في ٣٠ أغسطس ١٨٣٢ بالسجن عاماً على كل من (انفانتان) و (شيفالييه) و (دوفيرييه Duveyrier) مع تغريم كل منهم مائة فرنك ، وتغريم كل (رودريج Rodrigues) و (بارو Barraut) خمسين فرنكاً ، كما نص الحكم على حل الجماعة ومصادرة مطبوعاتها (١) .

وشعر السان سيمونيون بتسدة وطأة الحياة التي صاروا يحسونها في فرنسا بسبب الاضطهاد الذي لاحقهم به هناك السلطات المسؤولة ، فكان من رأى (بيتيه Petit) (٢) - وهو يكتب إلى أحد أصدقائه ويدعى (ليوننييه Lemonnier) بعد إخلاء سبيل زعماء السان سيمونيين بأيام قلائل في أغسطس ١٨٣٣ - أن السان سيمونيين بأفكارهم ومبادئهم قد سببوا المماعب لفرنسا حتى صاروا مكروهين فيها ، الأمر الذي يجعله يحبذ رحيل الأب (انفانتان) ليعمى فترة من الوقت بعيداً عن فرنسا حتى يهدئ لنفسه سبيل العودة « فلا يعود حائفاً مكروهاً مهيناً » كما كان ، ولكن ليعود وقد اكتسب محبة الناس وصار هؤلاء يرغبون في عودته « ، وأما كيف تتمتع هذه العودة المفترقة بكسب محبة الناس فقد اعتقد (الكسى بيتيه) أن قيام الأب (انفانتان) بعمل مجيد خارج فرنسا يضمن على صاحبه الشهرة كفاً وحده بفعل ذلك (٣) .

ولقد كان من هذا الرأى كذلك أحد كبار زعماء السان سيمونيين وهو (ميشيل شيفالييه) الذي اعتقد أن رحيل الأب (انفانتان) عن فرنسا سيؤدي إلى رد اعتباره (٤) .

(١) ولقد أسأف السان سيمونيون الحكم ونظر الاستئناف في ١٥ ديسمبر ١٨٣٢ وقرية تأييد الحكم ومثلثد أودعوا السجن لفصاء مدة العقوبة : D'Allemagne, p. 300
(٢) كان (بيتيه) من الشخصيات البارزة في جماعة السان سيمونيين وهو من المتخصصين في الزراعة وسيرد ذكره أثناء رحلتهم إلى مصر .

Lettre d'Alexis Petit à M. Lemonnier en Août 1833, (٣)
Arsenal 7771 : D'Allemagne, P. 357

Lettre de Michel Chevalier à Arlès Dufour en 28 Août (٤)
1833, Arsenal 7704 : D'Allemagne, P. 360

(٢ - قناة السويس)

وهكذا نرى أن السان سيمونيين عندما أحسروا بأن حكومة فرنسا قد صارت غير راضية عنهم فلم ينهزموا بل يلبثوا أن أخذوا يبحثون عن مشروع يشغلون به جهود جماعتهم ليكون ميدانه خارج فرنسا ذاتها ، ومن شأنه العودة بالنفع على فرنسا وتقوية مركزها ، وذلك حتى يكسبوا رضا الحكومة الفرنسية ، ذلك الرضا الذى أفتقدوه بسبب أعمالهم وآرائهم التى رأت فيها الحكومة خطورة على الأمن العام وعلى الحكم القائم فى فرنسا آنذاك ، فوجد السان سيمونيون أنهم لن يستعيدوا ثقة الحكومة إلا إذا ابتعدوا عن فرنسا فترة من الزمن يهيمون خلالها بأعمال ترضى عنها حكومتهم .

ولقد كان سبب هذه الرغبة إذاً أن هر رأى السان سيمونيين على الرحيل إلى مصر ، البلاد التى أرادوا أن تقوم بها (خارج فرنسا) أكبر مشاريعهم الإنشائية والعمرائية إطلافاً فيقوى بفضلها مركز فرنسا وتحنى حكومتهم ثمارها وأما هذا المشروع الذى أراد السان سيمونيون تنفيذه فكان حفر قناة تربط - بطريقه ما - بين البحرين المتوسط والأحمر ، حفاً لقد كان من المنتظر أن يعود المشروع بالنفع العظيم على تجارة العالم بأسره وأن تستفيد كل الأمم من شق مثل هذه القناة ، لكن فرنسا سوف تكسب مجداً وثخاراً كبيرين لانتفاء السان سيمونيين - أصحاب هذا المشروع ومنفذيه - إليها ، ولما كانت فرنسا تول هذا المشروع أهمية خاصة فإنه سوف ترتفع بسبب ذلك مكانة السان سيمونيين فى نظر حكومتهم فيثبت لهذه نفعتهم كجماعة تعمل لصالح الأمة (الفرنسية) فتتخلى الحكومة عن سياسة اضطهادهم وإيذائهم .

أما الحكومة الفرنسية فقد كانت تنظر بترحيب إلى رحيل السان سيمونيين عن فرنسا لأن رحيلهم - على حد قول (أوار Hoar) أحد الأعضاء البارزين فى جماعة السان سيمونيين - سوف يخاطبها من مصدر للقلق والاضطراب فشعرت بشيء من الاطمئنان بمجرد أن علمت باعتزامهم الرحيل عنها^(١) ، وقد بلغ من

Lettre de Hoar à Picard en Septembre 1833, D'Allemagne, (١)

رغبة السلطات الفرنسية في رحيل السكان سيمونيين وترجيحها بمغادرتهم البلاد وتشوقها لسرعة هذا الرحيل أن المسؤولين صاروا يشجعون أصحاب السفن التجارية على الاتفاق مع السكان سيمونيين لنقل هؤلاء إلى (الشرق) على أن يتعهد المسؤولون بسداد نفقات الرحلة إذا عجز هؤلاء عن سدادها ، فجاء في تقرير أحد القواد العسكريين في منطقة الرون أن ثمة مفاوضة كانت تدور بين قبطان إحدى السفن التجارية وبين السكان سيمونيين لنقلهم إلى (الشرق) على طهر سفينته ، ويقترح صاحب التقرير أن يقدم محافظ الرون هؤلاء تكاليف الرحلة إذا اتضح أنهم عاجزون عن سدادها وذلك لتسهيل رحيلهم في أقرب فرصة (١) .

وأما الأب (انفانتان) فقد كان يدرك تماماً حقيقة مشاعر الحكومة الفرنسية وأنها تنظر فعلاً إلى رحيله « نظرة اغتباط وارتياح ، ليس فقط من ناحية الأمن العام حيث أن سفرنا سوف يخضعها من مصدر للقلق والشغب ، بل كذلك لأن هذه الرحلة سوف تكون ذات فائدة كبيرة من النواحي القومية والسياسية والاقتصادية (٢) » .

وقد لفت نظر السكان سيمونيين موقع مصر ، فهي — كما يقول الأب (انفانتان) — أهم أجزاء أفريقية ، يمر بها المسلمون من مختلف أنحاء هذه المارة في طريقهم إلى الأماكن المقدسة ، كما أنها تقع في أكثر الجهات ملائمة لتسيير الحملات منها إلى مختلف الجهات ولدى أهلها استعداد لتذوق العلوم والمعارف (٣) .

وإذ لك فقد رأى السكان سيمونيون أن يولوا وجوههم شطر مصر حتى ينشروا فيها نفوذ فرنسا ليس من الناحية الحربية ولكن من الناحيتين الاقتصادية والاجتماعية ، وذلك بالاستفادة من المركز العظيم الذي صارت تتمتع به مصر بين مختلف

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : اتباع سان سيمون ص ٢٨٤/٢٨٦ .

(٢) Lettre d'Enfantin à M. Aïdoin en 28 Août 1833, Arsenal 7647, fo 490, Citée dans, Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T IX, P. 84, D'Allemagne. P 359.

(٣) Lettre d'Enfantin en 25 janvier 1840, citée dans : Oeuvres. (٣) T. XI, P 76

بلاد الشرق في كافة النواحي ، والقيام في هذه البلاد (مصر) بمشروعات متنوعة تعود عليها وعلى العالم كله بالفائدة كشروع حفر قناة تصل بين أوروبا والهند ، فتستفيد مصر عندما تصبح ممراً لتجارة العالم كله ، كما سوف تستفيد أوروبا نتيجة اقترابها من أسواق الشرق عن هذا الطريق ^(١) .

وكان مما شجع السان سيمونيون على اتخاذ مصر مسرحاً لنشاطهم من جهة وميداناً لمد نفوذ فرنسا من جهة أخرى ، أنه كان يوجد في هذه البلاد عدد غير قليل من الأوروبيين ، ومن الفرنسيين خصوصاً على رأس كثير من المؤسسات التعليمية ، والصناعية والعسكرية ، واعتقد السان سيمونيون أنه بمعونة النخب المصرية الذين كانت ترفدهم مصر لنيل العلم في فرنسا يستطيعون تنفيذ هذه المشروعات . وكان (انفانتان) يرى وجوب العمل على إنشاء مجمع علمي مصري ، وافرغ أن ترسل الهيئات العلمية في فرنسا مثل (أكاديمية العلوم) و (حديقة النباتات) و (مدرسة المناجم) ^(٢) عينات ونماذج من انتاجها ومعها الأفراد المتخصصون لتنسيق هذه العينات والنماذج ، كما اقترح إرسال مجموعة من الكنب المتصلة بالقارة الأفريقية ^(٣) .

ومن ثم فقد كانت الفكرة التي سيطرت على ذهن الأب (انفانتان) وأعوانه هي غزو مصر على أن يكون هذا الغزو اقتصادياً واجتماعياً وليس حربياً سياسياً ، وذلك عن طريق المساهمة في المشروعات التي يتسنى بفضلها إعطاء فرنسا مركزاً ممتازاً في مصر ، فلم يكن السان سيمونيون يريدون أن تحتل فرنسا مصر نفس الاحتلال الذي قامت به في الجزائر بل كانوا يريدون احتلالاً من طراز آخر : احتلالاً علمياً وتجارياً حسب ^(٤) .

Lettre d'Enfantin à Barrault en 8 Août 1833 : Oeuvres de (١)

Saint Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 56, 7; D'Allemagne, P. 357.

(٢) (Academie des Sciences) , (Jardin des Plantes) , (Ecole des Mines) .

Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, T. XI, P. 6-7 (٣)

Ibid.

(٤)

وقد بلغ من إيمان السان سيمونيون بضرورة بسط نفوذ فرنسا في مصر أنهم صاروا يدعون الحكومة الفرنسية إلى تأييد دعاوى الدول الأوروبية الأخرى وخاصة روسيا وإنجلترا، وعدم معارضة رغبتهما في بسط نفوذهما على أية أجزاء أخرى من أملاك الدولة العثمانية ، وذلك حتى لا تلتقي فرنسا ذاتها معارضة من جانب هاتين الدولتين خصوصاً قد تحول دون بسط النفوذ الفرنسي في مصر . فقد اعتقد الأب (انفانتان) أن ثمة ضرورة ملحة فرضتها « السماء » حتى يشهد القرن التاسع عشر آثارها ، ألا وهي استعمار الغرب للشرق ، فلا يجب أن تقف فرنسا في وجه روسيا وأطماعها في امتلاك مضائق البسفور والدرديل وفي السيطرة على الطريق الموصل إلى الهند عبر الأناضول وإيران وأفغانستان (١) أو معارضة انجلترا في الاستحواذ على طريق الفرات ، بل الواجب على فرنسا أن تؤيد أطماع الروس والإنجليز وأن تشترك كذلك معهم فتأخذ نصيبها ، لأن الله إنما يدعو روسيا إلى الاتجاه صوب الأناضول ، وفرنسا صوب مصر ، وإنجلترا صوب أرض الفرات ، وذلك حتى تأخذ كل واحدة منها على عاتقها مهمة لإدخال المدنية والحضارة الأوروبية إلى هذه الأقطار « المتخلفة » وحينئذ فلا معدى عن أن تتحالف هذه الدول « المسيحية » لتقتسم هذه البلدان فيما بينها كمنطق نفوذ ، فتعمل كل واحدة منها على الاهتمام بمنطقة للنشر ألوية الحضارة بين ربوعها ، وذلك بالقيام بحملات « صليبية » سلمية لنشر الحضارة المسيحية ودعم أركانها (٢) .

واستهدف السان سيمونيون من إتاحة الفرصة لروسيا حتى تنشر نفوذها في المناطق التي تتطلع إليها في الشرق إبعاد الروس عن الالتحام بأفكارهم نحو الغرب أي نحو وسط أوروبا وغربها ، والهدف من ذلك تنسيق مطامع الدول الأوروبية

Lettre d'Enfantin à Arlès Dufour en 21 Octobre 1835, (١)

Arsenal 7615, fo. 356 : D'Allemagne, 427.

Lette d'Enfantin à Arlès Dufour en 13 Janvier 1836, (٢)

Arsenal 7615, fo 400, citée dans Oeuvres de Saint Simon et d'Enf T XI, P. 9, D'Allemagne, P. 328; Roux, J. Ch, T. I, P. 196.

والترفيق بينها تحقيقاً لنشر السلام في ربوع أوروبا ذاتها^(١) تمهيداً لقيام الوحدة الأوروبية ، ولذلك كان من رأى الأب (انفانتان) أن تعمد انجلترا وفرنسا إلى توفير النفقات الباهظة التي تتكلفتها من أجل التسليح والاستعداد لصد الروس والحيولة دون امتداد نفوذهم نحو الغرب ، وأن تعمل بدلاً من ذلك على توجيه هذه النفقات والجهود لخدمة المشروعات والبعثات اللازمة لنشر الحضارة في البلاد التي تدعو « الضرورة الملحة » انجلترا وفرنسا إلى نشر نفوذهما بها .

وهكذا صارت رحلة السان سيمونين إلى مصر بقصد شق طريق مائي بين البحرين المتوسط والأحمر تهدياً بهدى آراء استعمارية تبيح للغرب - وفرنسا - استعمار الشرق والبلاد الإسلامية بدعوى نشر الحضارة وإحياء العلوم والمعارف والنهوض بالصناعة ونقل المدنية الأوروبية إلى تلك الأقطار ، التي طال عليها الأمد وهي تغط في سباتها (٢) .

ولقد عبر (انفانتان) عن هذه الفكرة ذاتها عندما أشار في إحدى رسائله بتاريخ ٢٨ أغسطس ١٨٣٣ إلى أنه بدعوته إلى شق برزخ السويس إنما يدعو إلى قيام « حملة صليبية^(٣) » ، والذي تجدر ملاحظته أن الحملة الصليبية المزمعة لم تكن من طراز الحملات العسكرية التي سيرها الصليبيون ضد الإمارات الإسلامية في الشرق للاستيلاء على بيت المقدس ، بل كان الغرض من الحملة الصليبية التي أرادها (انفانتان) أن يتوغل المسيحيون في أقطار العالم الإسلامي - وفي أراضي الدولة العثمانية خصوصاً - حتى يستطيعوا نفوذهم عليها بالوسائل السلمية وحدها ، وحتى ينشروا ألوية الحضارة والعمران بين ربوعها ، وتبين هذه الحقيقة من كتابات (انفانتان) أنه عندما شرع يفسر « مشاريعه » المرتبطة بمد النفوذ الفرنسي إلى مصر وإلى أقطار الشرق .

D'Allemagne, P. 427.

(١)

Op. Cit.

(٢)

Lettre d'Enfantin à M. de Fleury en 28 Août 1833, Aiscnal, (٣)

No. 7619, fo. 7 : D Allemagne, P. 360.

كما صار يعبر عن هذه الآراء أعلام السان سيمونيين وبين هؤلاء (لامبير Lambert) أحد الدين اشتركوا في رحلة السان سيمونيين إلى مصر وشارك في تحقيق كثير من أهدافهم في هذه البلاد ، فقد جاء في إحدى رسائله إلى الأب (انفانتان) في ١٧ ديسمبر ١٨٣٣ ما معناه أن فرنسا كانت قد بدأت حملة مسيحية « صليبية » جديدة على عهد الجمهورية في عام ١٧٩٨ - والمقصود بذلك إرسال حملة بونابرت إلى مصر - وأن ذهاب السان سيمونيين الآن (١٨٣٣) إنما معناه تجديد هذه الحملة لبلوغ الغاية ذاتها وعن « ضمير مختص (١) » .

وهكذا كان يبدو أن رحيل السان سيمونيين إلى مصر والشرق في عام ١٨٣٣ إنما هو بمثابة استكمال لرحلة بونابرت المعروفة على مصر في عام ١٧٩٨ ، ولكن تختلف الحملة الجديدة عن حملة بونابرت في أن هذه الأخيرة - أي حملة بونابرت - كانت حملة عسكرية أرادت إخضاع البلاد بالقوة فاصطدمت بمقاومة الشعب لها ، ولم تثمر ثمرتها المطالبة لأنها قامت على العنف ، كما لقيت مقاومة فعالة من جانب الدول الأخرى وعلى وجه الخصوص انجلترا ، وذلك كله ما كان السان سيمونيون يحاولون اجتنابه بجعل حملتهم في عام ١٨٣٣ حملة سلمية لا تعتمد إلى أساليب القوة والعنف وإنما يكون ديدنها التغلغل السلمي بحسب على أن تعمل في نفس الوقت لضمان عدم معارضة الدول الأخرى لنشاطها فتترك فرنسا هذه الدول تعمل بحرية لنشر نفوذها في المناطق التي تهتم بها .

وعلى كل الأحوال فقد كان الهدف واحداً في كلتا الحالتين ألا وهو إتاحة الفرصة لاستعلاء نفوذ دولة أجنبية معينة - هي فرنسا - في مصر ، وهذه حقيقة يجب إبرازها عند توضيح أغراض السان سيمونيين من رحلتهم المشهورة هذه ، وفي الظروف التي عرفناها ، إلى مصر ، فإن ما يذهب إليه بعض الكتاب (٢) من أن مشروع رحلة السان سيمونيين إلى مصر لتوصيل

(١) دكتور محمد طلعت عيسى ؛ اتباع سان سيمون ص ٢٢٥ .

(٢) دكتور محمد طلعت عيسى ؛ اتباع سان سيمون ص ١٩١ .

البحرين قد صدر « عن رغبات نبيلة وأفكار وآراء سامية » ، لما تدحّصه كتابات
السان سيمونيين أنفسهم .

وقد يبدو أن هذه الأفكار الاستعمارية التي جالت بخاطر السان سيمونيين
وهم يولون وجوهم صوب مصر والشرق متعارضة مع آرائهم عن الإنسانية
العالمية ومثلهم التي نادوا فيها بعدم استغلال الإنسان لأخيه الإنسان ، ولكن
الذي يبدو محققاً أن التفكير الإنسانى لدى السان سيمونيين كان مقصوراً في
أذهانهم على العالم الغربى والشعوب الأوروبية فقط ، أما موقفهم من الشرق
والشعوب الشرقية فكان يقوم على استغلال هذه الشعوب واستعمارها .

المشروعات السابقة لتوصيل البحرين .

وإذا كان السان سيمونيون قد آمنوا بفكرة توصيل البحرين وأخذوا على
عاتقهم محاولة تنفيذها فلم يكن بد من ضرورة البدء بدراسة المشروعات التي سبق
التفكير فيها لهذه الغاية (١) . ذلك أن فكرة توصيل البحرين المتوسط والاحمر
لم تكن جديدة ، بل شهدت العصور السابقة محاولات عديدة لتحقيقي هذا
الاتصال ، ومن المعروف أن هذه المحاولات قد اتخذت أشكالاً متباينة ، وسواء
أمكن حفر قنوات (سيزوستريس) أو (نخاو) أو (دارا) أو (بطليموس)
أو (تراخان) أو (خليج أمير المؤمنين) فلقد كانت هذه المحاولات تستهدف
دائماً إيجاد نوع من الاتصال بين البحرين المتوسط والاحمر وذلك في حدود
المعلومات الفنية السائدة وقتئذ وفي ضوء المبادئ السياسية القائمة في تلك
العصور .

وأما هذه المحاولات جميعها لتوصيل البحرين فقد كانت تتم دائماً بحفر قناة
غير مباشرة أى بإيصال البحرين الاحمر والمتوسط عن طريق النيل ، وذلك لأن
القدماء عند تنفيذهم للمشروع كانت تحدوهم الرغبة في أن يستفيد الوجه البحرى
من هذا الطريق المائى في تصدير منتجاته ، كما كان يسود الاعتقاد في تلك العصور

بوجود اختلاف بين مستوى البحرين بحيث يمكن أن تتعرض البلاد للغرق لو أن قناة مستقيمة قد حفرت بين البحرين ، أضف إلى هذا الاعتقاد بأنه من المتعذر المحافظة على صلاحية مدخل القناة المباشرة على البحر المتوسط استناداً إلى ما يشاع عن وجود تيار مائي متجه من الغرب إلى الشرق يحرف معه الطمي من مصبات النهر ويهدد بطمر مدخل القناة على البحر المتوسط ، ولقد ثبت فيما بعد أن كلا الاعتقادين خاطيء ويستندان على معلومات غير صحيحة ، وإن بقبا يسيطران على الأذهان حتى منتصف القرن التاسع عشر .

على أنه إلى جانب ذلك كله لم يكن الناس - قبل نمو الإمبراطوريتين الإغريقية والرومانية وإتساع أملاكهما - يرون ضرورة حيوية لعبور السفن بين البحر الأحمر والبحر المتوسط ، في حين كانت التجارة رائجة في تلك العصور بين مصر والبحار الشرفية وعلى الأحص مع الصومال (بنت) وفارس وبلاد العرب (١) .

ولم يكن مشروع القناة غير المباشرة والذي تنفذ فعلاً كما رأينا هو كل ما حطر ببال القدماء في الأزمنة الغابرة ، بل لقد مرت فكرة القناة المباشرة بخاطر (عمرو بن العاص) و (هارون الرشيد) (٢) ، إلا أن هذه الفكرة لم تخرج إلى حين التنفيذ للأسباب التي ذكرناها: اختلاف مستوى البحرين والخوف من سد مدخل القناة على البحر المتوسط ، والسبب آخر هام هو الخوف من أن يترتب على شق قناة مستقيمة بين البحرين فتح الطريق أمام سفن البيزنطيين لغزو البلاد الإسلامية (٣) .

(١) Cledat · Notes sur l'isthme de Suez Bulletin de l'institut
d'Arch Orient Vol XVI, P, 84,

(٢) Ritt, O Hist. de l'isthme de Suez, P. 45; Mazuel · L'Oeu-
vie Geographique de Linant, P. 265,

(٣) Bourdons Anciens Canaux, Anciens sites ... P. 8, 9;
Reymond . Le Port de Port Saïd, P 4

ومند أن طمرت قناة (أمير المؤمنين) في عهد أبي جعفر المنصور عام ٧٧٦ م بقيت التجارة بين الشرق والغرب تسلك طريق البر زمناً طويلاً حتى استطاع العثمانيون السيطرة على هذا الطريق بعد قيام دولتهم ، الأمر الذي جعل الدول الأوروبية تجد في البحث عن طريق آخر يصالها بمتاجر الشرق الغنية فأسفرت هذه المساعي عن قيام (فاسكوده جاما Vasco Da Gama) برحلاته المشهورة من أجل الوصول إلى الهند بالدوران حول أفريقيا عام ١٤٩٨ .

وكان من أثر اكتشاف طريق الراس أن فقدت البلدان المطلة على البحر المتوسط كالبنديقية وجنوه أهميتها التجارية ، وأخذت تحل محلها الدول المطلة على المحيط الأطلسي كالبرتغال وأسبانيا وهولندة وإنجلترا وموانئ فرنسا الغربية ، وعلى ذلك فقد نشطت مساعي البندقية لتسهيل عبور التجارة من مصر فأرسل البنادقة إلى سلطان مصر (قنصوه الغوري) سفارتين لهذه الغاية إحداهما في عام ١٥٠٢ والأخرى في عام ١٥٠٤ ، وراحت البندقية تفكر في حل يعيد إلى البحر المتوسط نشاطه التجاري فرأت أن تقترح على السلطان الغوري شق قناة مباشرة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر ، وناقش بالفعل (مجلس العشرة) في البندقية هذا الاقتراح (عام ١٥٠٤) إلا أن هذه الفكرة لم تنفذ إذ لا نكاد نسمع عنها شيئاً بعد ذلك (١) .

وخلفت النمسا البندقية في الاهتمام بمشروع توصيل البحرين على اعتبار أنه يعود بالفائدة على مينائها البندقية وتريست ، كما يحل للنمسا مركزاً بحرياً ممتازاً لا يقل في أهميته عن مركزها البري ، فظهر في النمسا في منتصف القرن الثامن عشر كاتب يدعى (دومينيك جوانا Dominique Juana) كان يشغل منصب مدير التجارة في الإمبراطورية النمساوية ، وظهر له في عام ١٧٤٧ كتاب بعنوان «حالة مصر الراهنة» دعا فيه حكومة النمسا لفتح مصر وتحدث عن التجارة في لبحر الأحمر وتأسيس علاقات تجارية مع الهند ، ثم ناقش الفوائد التي يمكن أن تعود من وراء إيجاد نوع من الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر ، فكان أن

(١) شارل ديل : البندقية ، ترجمه د. عزت عبد الكريم وتوفيق اسكندر ص ١٥٣

أوفدت حكومة النمسا مبعوثاً من لديها إلى مصر في شخص رجل إنجليزى يدعى (لاندن Lander) وما أن بلغت أحباره سفير إنجلترة في الآسنة حتى بادر بإرسال تعليماته إلى فنصل لإنجلترة في مصر حتى يعمل على إبعاد (لاندن) بأية وسيلة (١) .

ولم يكن الاهتمام بتوصيل البحرين مقصوداً على البندقية أو النمسا أو فرنسا بحسب بل لقد أبدى - على ما يظهر - بعض السلاطين العثمانيين اهتماماً بالمشروع مثل السلطان سليم الأول عقب استيلائه على مصر (٢) ، كما اقترح قبطان باشا (أولوج على) على السلطان العثماني في عام ١٥٨٥ تنفيذ المشروع لا من أجل فرائده التجارية ولكن من أجل مراياه الحربية حيث أن شق القناة سوف يسمح لسفن الأسطول العثماني بالانتقال من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر لمنازلة سفن البرتغال في البحار الشرفية . ووقف على الخبر سفير فرنسا لدى الدولة العثمانية (سافارى دى لانكوسون Savary de Lancosone) فأبلغ مليكه (هنرى الثالث) في عام ١٥٨٦ باقتراح - (أولوج على) لشق قناة في برزخ السويس تسمح للسفن بالذهاب إلى الهند رأساً وبدون حاجة إلى الدوران حول إفريقيا (٣) .

إلا أن المشروع الذى كان له أكبر الأثر على السان سيمونيين ودرسه هؤلاء دراسة وافية قبل حضورهم إلى مصر هو المشروع الذى وضعه المهندس الفرنسى (لوبير Lepère) أيام الحملة الفرنسية . ذلك أن فرنسا كانت قد تأثرت من تحول التجارة الشرفية إلى طريق الرأس ، فلمح الأذى بموانئها على الشاطئ الجنوبى المطل على البحر المتوسط وعلى وجه الخصوص مينائها الكبير مرسيليا ، ولم يكن فى استطاعة فرنسا الاستمرار فى منافسة إنجلترة بالاعتماد على الطريق البرى عبر مصر بين أوروبا والشرق ، وذلك لأن مرور التجارة عبر مصر كان يكلف فرنسا نفقات كثيرة فى التفريغ وإعادة الشحن والنقل إلى الاسكندرية

Roux, F.Ch. • L'Angleterre, l'Isthme p. 13 , (١)

Hallberg : The Suez Canal, p. 46

Linant Memoires sur les Principaux Travaux, p. 211 (٢)

Husny, H Le Canal de Suez p. 40—41. (٣)

علاوة على الضرائب التي كان يجبيها البكوات المماليك ، فكانت المتاجر الشرقية تصل إلى أوروبا عن طريق الرأس بأثمان أرخص من تلك التي تنقل من مصر عبر الطريق البري^(١) ، ولذلك فإنه سرعان ما صار تقصير المسافة بين الهند والبحر المتوسط من دعائم السياسة الفرنسية ، ولم يلبث أن ظهر كثيرون يدعون إلى ضرورة احتلال فرنسا لمصر ويقترحون أن تقوم فرنسا - بعد فتحها مصر - بشق قناة في برزخ السويس لتقريب المسافة بين البحر المتوسط وبحار الهند وذلك حتى يتسنى لفرنسا منافسة إنجلترا صاحبة السيطرة على طريق رأس الرجاء الصالح .

ومن هذه المشروعات التي اهتمت بشق طريق بين البحرين الأحمر والمتوسط كان كاتب مجهول قد تقدم بأحدها في مذكرة إلى (ريشيليو) وزير الملك (لويس الثالث عشر) يقترح شق قناة غير مباشرة بين هذين البحرين « مثل تلك التي حفرت أيام المصريين القدماء وبهذه الطريقة سوف تستعيد البندقية مركزها وتصبح مرسيليا غنية وتحمي التجارة بيننا وبين الحبشة »^(٢) .

وفي عهد (لويس الرابع عشر) تعددت المشروعات التي كانت تهدف إلى توفير طريق أقصر إلى الهند ، من ذلك مشروع الكاتب الألماني (ليبنتز Leibniz ١٦٤٦ - ١٧١٦) الذي قدمه في ١٥ مارس ١٦٧٢ إلى الملك (لويس الرابع عشر) ودعا فيه فرنسا إلى احتلال مصر من أجل السيطرة على بحار الهند والاستئثار بتجارها الغنية ، وبين (ليبنتز) في مذكرته ما تمايز به مصر من ثروة ، وكيف أن سوء أحوالها في ظل الحكم العثماني سوف يؤدي إلى سهولة غزو هذه البلاد الذي سوف تسر له أوروبا المسيحية^(٣) .

وفي عام ١٦٧٩ عرض (حاك سافاري J. Savary) - في كتابه « التاجر الكامل Le Parfait Negociant » - لأهمية طريق السويس بالنسبة لفرنسا

(١) شو نغولد : قناة السويس ، ترجمه أحمد حاكى ص ٨ .

(٢) Hallberg, The Suez Canal, P. 36-37.

(٣) Roux, F Ch : L'Angleterre, L'Isthme ... P 11

وقارن بين ميزات الطريق البرى وبين طريق مائى يصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر^(١) ، فكان من رأيه أنه يجب على فرنسا أن تحفر قناة مستقيمة فى برزخ السويس تصل بين مدينتى السويس ودمياط ، وبالرغم من الصعوبات التى اعتقد (سافارى) أنها تعترض المشروع فقد كان قوى الإيمان بأن (لويس الرابع عشر - الملك المعظم Le Grand Monarch) سوف يتغلب على كل العقبات التى قد تصادف هذا المشروع من أجل التجارة الفرنسية .

وقد ظل يتزايد على مر الأيام اهتمام فرنسا بطريق السويس فظهرت خلال القرن الثامن عشر عدة مشروعات هدفها توصيل البحرين المتوسط والأحمر نذكر منها مشروع (لويس دى لانجيه Louis de Langie) الذى تقدم به إلى الحكومة الفرنسية فى ديسمبر ١٧٧٤ لبيان أن إنشاء قناة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر موضوع ذو أهمية بالنسبة لازدهار التجارة الفردية مع الشرق وأن هذا المشروع أبعد ما يكون عن الخيال ومن الممكن تحقيقه^(٢) .

وهذا البارون (دى توت De Tott) بعد أن اكتسب ثقة السلطان العثمانى مصطفى الثالث بعد أن عاونه فى أعمال الدفاع خلال الحرب ضد روسيا أخذ يعرض عليه فى عام ١٧٧٣ فكرة حفر قناة بين البحرين ولكن السلطان لم يلبث أن توفى قبل تنفيذ هذه الفكرة ، فلما عاد (دى توت) إلى فرنسا قدم إلى حكومته فى عام ١٧٧٦ مذكرة طالبها فيها بأن تستولى فرنسا على مصر للاستئثار بتجارة الشرق حيث أن احتلال مصر سيجعل من الميسر على فرنسا إيجاد صلات وثيقة مع الهند وذلك عن طريق حفر قناة (غير مباشرة) تصل ما بين البحر الأحمر والنيل عند فرع دمياط^(٣) . ولقد حدث بعد ذلك أن راح البارون (دى فالدر De Waldner) يدعو إلى حفر قناة مستقيمة على أساس أن اختلاف مستوى البحرين إن هو إلا أسطورة منشؤها الجهل والخوف^(٤) .

Mazuel L'Oeuvre Geogr de Linant, P 269, Hallberg, (١)

P 44

Hallberg, P 52

(٢)

(٣) دكتور محمد فؤاد سكرى : الحملة الفرنسية ص ٧٦ ، ٧٧ .

Roux, F.Ch : Les Origines de l'Exp. d'Egypte. P (٤)

106-107

أما الرحالة الفرنسي المعروف (فولني Volney ، ١٧٥٧ - ١٨٢٠) فإنه بعد زيارته لمصر بين عامي ١٧٨٣ - ١٧٨٥ أخذ ينادي بخروج مصر من تحت السيادة العثمانية ودخولها تحت حكم دولة أخرى لها حضارتها المعروفة (ويقصد فرنسا) تقوم بحفر قناة (مباشرة) بين البحرين .

غير أن الحوادث لم تلبث أن أرغمت فرنسا على إرجاء مشروعاتها الاستعمارية ، بمجرد أن انفجر بركان الثورة الفرنسية في عام ١٧٨٩ وتألبت الدول الأوروبية ضد الثورة ثم تألف التحالف الدولي الأول ضد فرنسا عام ١٧٩٣ ، وبعد خمس سنوات أتيحت الفرصة لحكومة الإدارة لإرسال حملتها المشهورة لغزو مصر فكان في مقدمة الأوامر الصادرة إلى (جيش الشرق) بقيادة (بوناپرت) في ١٢ أبريل عام ١٧٩٨ أن يقوم قائد الحملة بشن برزخ السويس واتخاذ الوسائل الضرورية لضمان استيلاء الجمهورية استيلاء تاماً على البحر الأحمر (١) .

مشروع (لوبير Lepère) :

أما حملة (بوناپرت) فقد فتحت بفضلها صفحة جديدة في تاريخ مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر ، وقد بلغ من اهتمام (بوناپرت) بالمشروع أن رغب في التعرف بنفسه على موضع القناة القديمة التي كانت تربط - في عصور خلت - النيل بالبحر الأحمر ، وذلك للاسترشاد بها في شق القناة التي اعتزم حفرها في البرزخ من أجل فائدة التجارة الفرنسية . وقد مهد (بوناپرت) لذلك بالاستيلاء على السويس وتطهير المنطقة من العربان وقد عهد بهذه المهمة إلى الجنرال (بون Bon) ومعه (أوجين برهارييه Eugene Boh.) ياور بوناپرت وذلك في ٨ نوفمبر ١٧٩٨ .

ولما كان (بوناپرت) قد اعتزم استكشاف البرزخ بنفسه فقد خرج من القاهرة في ٤ نوفمبر من السنة السابعة (٢٤ ديسمبر ١٧٩٨) وبرفقته الجنرالان

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : المرجع السابق ص ١٢٦ .

(برتليه Berthier) و (كفاريللى Caffarelli) وأمير البحر (غانتوم Gantheume) والمهندس (لوبير) والعلماء (مونج Monge) و (برتوليه Bertholet) و (كوستاز Costaz) وغيرهم من أعضاء المجمع العلمي ، كما صحبه بعض المصريين من بينهم الشيخ أحمد المحروقي ، واتجه الركب نحو السويس .

وقد قام (بونابرت) بنفسه بالبحث عن آثار القناة القديمة واستطاع أن يعثر على بعض معالمها في عدة جهات حتى العجروود شمال السويس ، ثم ذهب إلى بلبيس لمحص الطرف الآخر للقناة فسار مسافة في وادي (طوميلات) حتى عثر على بعض آثار القناة القديمة في تلك الجهات وبعد ذلك عاد الجميع إلى القاهرة . وعهد (بونابرت) إلى لجنة برئاسة المهندس (لوبير) بدراسة منطقة برزخ السويس والقيام بأعمال المساحة فيها وإعداد المشروع المنتظر لشق القناة .

وقد قامت اللجنة برحلات ثلاث إلى منطقة البرزخ : الأولى بدأت في ٢٧ ينفوز من السنة السابعة (١٦ يناير ١٧٩٩) وبعد أن وصلت اللجنة إلى السويس غادرتها لاستكشاف المنطقة في شمالها ، حتى وصلت إلى حوض البحيرات المرة ، واضطرت بسبب فله المياه إلى الاتجاه صوب وادي (طوميلات) حيث عثروا في جابه الشمال على معالم القناة القديمة وتتبعوها حتى بلدة (العباسية) الواقعة عند مدخل الوادي ، ولما تعذر عليهم بعد ذلك تتبع الآثار عادت اللجنة إلى القاهرة عن طريق بلبيس للتزود بامدادات جديدة تعيينهم على مواصلة البحث فوصلوا القاهرة في ٩ فبراير ١٧٩٩ .

ولما كان (بونابرت) قد خرج بحملته على سوريا منذ ٦ فبراير ١٧٩٩ فقد توقفت مؤقتاً أعمال اللجنة حتى عاد (بونابرت) من الحملة السورية وشغل بمقاومة العثمانيين في موقعة أبي فبر البرية ثم رحل عن مصر إلى فرنسا ، وعلى ذلك لم تستأنف اللجنة أعمالها في برزخ السويس إلا في عهد كليبر حيث خرج (لوبير) المرة الثانية في ٢٩ سبتمبر ١٧٩٩ ومعه أخوه (جراتيان لوبير Gratien Lepère) و (سنت جنيس Saint Genis) و (فيفر Fevre) و (دى شانوى De Chanoy)

و (البير Alibert) وعبرهم ، وسارت اللجنة إلى بلبيس وأخذت في قياس سطح البرزخ ابتداء من العباسية عند رأس وادى (طوميلات) حتى نقطة (سبع أبيار) ثم البحيرات المرة ، وتابعت سيرها إلى السويس ومنها عادت إلى القاهرة .

ولما كانت اللجنة في رحلتها السابقتين لم تدرس تلك المنطقة من البرزخ المتاخمة للبحر المتوسط فمهد خرجت اللجنة المرة الثالثة والأخيرة في ١٤ نوفمبر ١٧٩٩ واتجهت شمالاً في هضبة التيه صوب ساحل البحر المتوسط ، ثم قفلت راجعة إلى القاهرة (١) .

وقد لقيت للجنة في رحلتها الثلاث صعوبات كثيرة أثناء أبحاثها أهمها نقص الماء العذب لدرجة أنها اضطرت في كثير من الأحيان إلى ترك مكان البحث لتعود إلى القاهرة أو لندوب إلى السويس ، وثمة سبب آخر لتعطيل أبحاث اللجنة كان عزو الفرنسيين المعروف لسوريا (فبراير - يونيو ١٧٩٩) ، فارجأت اللجنة أعمالها عدة شهور ، وإلى جانب ذلك فقد كانت اللجنة تعاني نقصاً في الأجهزة ووسائل النقل وتعرض لمهجرات الأعراب في الصحراء وتشكو من عدم اخلاص الأدلاء الذين استعانوا بهم لإرشادها في الصحراء إذ كثير ما كانوا يضلونها (٢) .

ولقد كان من نتيجة هذه الصعوبات جميعاً أن وقع (لوبير) في خطأ أساسي عندما أعلن عند اعتماده بأن سطح البحر الأحمر يعاود بمقدار ثلاثين قدماً وست بوصات عن سطح البحر المتوسط ، فلم يلبث أن أكد تلك المخاوف التي ساورت العدماء من شق قناة مستقيمة بين البحرين المتوسط والأحمر .

وهذا صين (لوبير) نتائج أبحاث اللجنة في تقرير أعده بتاريخ ١٥ فبراير Frimaire من السنة التاسعة (٦ ديسمبر ١٨٠٠) بعنوان « مذكرة عن توصيل

La Description de l'Egypte, Seconde ed. T. II, Etat (١)
Moderne, P 58-80

دكتور محمد فؤاد شكرى : عند الله جاك مسو ص ٦٣٢ — ٦٣٤ ؛

Roux, J. . Ch. I°Isthme et le Canal de Suez, T. I P. 142.

(٢) المراجع السابقة .

بحار الهند بالبحر المتوسط بواسطة البحر الأحمر وبرزخ السويس» (١) ، وقدمه بعد أكثر من عامين ونصف إلى القنصل الأول في ٢٤ أغسطس عام ١٨٠٣ ، ولو أن هذا التقرير لم ينشر إلا في عام ١٨٠٨ .

وقد قسم (لوبيز) تقريره ثلاثة أقسام :

تحدث في القسم الأول منها عن القناة المزمع حفرها بين السويس والنيل ، كما تضمن هذا القسم دراسة عن ميناء السويس والبحر الأحمر والملاحة فيه .

أما القسم الثاني فقد تناول فيه (لوبيز) الملاحة في فروع النيل نظراً لأن فرع رشيد كان من المنتظر أن يستخدم - طبقاً لمشروعه - في الاتصال بين البحرين .

وفي القسم الثالث من التقرير تحدث (لوبيز) عن قناة الاسكندرية التي تعتبر متممة للاتصال غير المباشر بين البحرين ، كما تضمن هذا القسم دراسة لمدينة الاسكندرية ومينائها .

ولقد ترتب على وقوع (لوبيز) في هذا الخطأ في حساب مستوى البحرين أنه صار يعتقد بضرورة حل مشكلة توصيل البحرين على أساس إعادة حفر القناة القديمة التي كانت تصل النيل بالبحر الأحمر ، ثم وصل النيل بالبحر المتوسط إتماماً لهذا الاتصال . وعلى ذلك كانت القناة في مشروع (لوبيز) تمتد من (بوسطة) عند بحر موييس حتى (جسر سنكه) عند مدخل وادي (طوميلات) لمسافة قدرها نحو ١٩ كيلو متراً ، ثم تسير القناة في وادي (طوميلات) نفسه من (جسر سنكه) حتى (سيرايم) ويبلغ طول المسافة ٧٢ كيلو متراً ، ثم تتجه القناة نحو الجنوب الشرقي في حوض البحيرات المرة ذاتها ويبلغ طول هذا الجزء نحو ٤٥ كيلو متراً ، وأخيراً تغادر القناة البحيرات المرة وتتجه جنوباً لتنتهي عند السويس بامتداد طولها نحو ٢١ كيلو متراً . واقترح (لوبيز) إقامة هويس عند الحافة الجنوبية للبحيرات المرة لتتلافى انخماص مستوى هذه البحيرات عن مستوى البحر الأحمر .

(١) " Memoire Sur la Communication de la Mer Des Indes
à la Mer Méditerranée par la Mer Rouge et l'Isthme de Suez "
(٣ — قماء السويس)

هذا عن الذراع الشرق للقناة ، أما في الغرب فإن القناة تمتد من الاسكندرية إلى الرحمانية على فرع رشيد لمسافة تبلغ مائة كيلو متر تقريباً ، ثم تتمثل في فرع رشيد نفسه من الرحمانية حتى رأس الدلتا ويبلغ طول هذه المرحلة نحو مائة وعشرين كيلو متراً ، ثم تسير القناة في الفرع الشرق للنيل من رأس الدلتا حتى مدخل وادى (طوميلات) لمسافة تبلغ نحو ثمانين كيلو متراً وبذلك يصبح طول المسافة بين الاسكندرية والسويس — طبقاً لمشروع (لوبيز) — نحو ٤٣٥ كيلو متراً .

وإلى جانب اختلاف مستوى البحرين استند (لوبيز) في وضع مشروعه (غير المباشر) على اعتبارات أخرى في مقدمتها كثرة الرواسب من طين النيل في الخليج البيلوزي عند الفرما مما يؤدي إلى احتمال طمر مدخل القناة على البحر المتوسط ، ثم الاعتقاد بأن التجارة الداخلية لمصر سوف لا تستفيد من شق قناة مستقيمة بين البحرين مثلاً تستفيد من القناة غير المباشرة .

ولم تكن القناة (غير المباشرة) هي كل ما أشار به (لوبيز) لحل مشكلة الاتصال بين البحرين ، بل إن هذه القناة إنما كانت تتمثل حاباً واحداً لحسب من مشروعه قصد منه إفادة حركة التجارة الداخلية ، إذ اقترح في نفس الوقت — من أجل تيسير الملاحة البحرية وانتقال السفن من بحر لآخر — حفر قناة مستقيمة تصل بين البحرين مباشرة إلى جانب القناة غير المباشرة التي سبق ذكرها . وتشترك القناة المستقيمة مع القناة غير المباشرة في ذلك الجزء من المجرى الواقع بين السويس والحافة الشمالية للبحيرات المرة ، ثم تتخذ القناة المستقيمة لنفسها طريقاً خاصاً يمتد من الحافة الشمالية للبحيرات المرة حتى (رأس الميه) ثم تسير بحذاء الساحل الشرقى لبحيرة المنزلة حتى الفرما على البحر المتوسط لمسافة تبلغ — بين شمال البحيرات المرة نحو تسعين كيلو متراً ، وبذلك يصبح طول القناة المباشرة بين السويس والفرما نحو مائة وخمسين كيلو متراً .

وكانت هذه القناة المباشرة تعتمد على مياه النيل التي تتجمع — طبقاً لمشروع (لوبيز) في البحيرات المرة التي ستصبح بمثابة خزان تحيط به الجسور لمنع غرق الأراضي بمياه البحر الأحمر ، وتقوم البحيرات المرة بتغذية ذلك الجزء من القناة المباشرة المتجه شمالاً نحو الفرما . وأوضح (لوبيز) أن سرعة المياه في القناة

المباشرة — نتيجة الانحدار نحو الشمال — سوف تؤدي إلى تطهير المحرى من الرمال التي قد تنقلها الرياح من الصحراء ، كما توقع (لوبيير) عدم طمر مدخل القناة على البحر المتوسط لأن قوة تيار الماء الجارى فى القناة سوف تضمن تطهير المدخل وتعميقه على الدوام (١) .

وقد تضمن تقرير (لوبيير) — إلى جانب المشروع — دراسة جيولوجية المنطقة التي ستخترقها القناة وكذلك عرضا تاريخيا للمشروعات المختلفة التي وضعت لتوصيل البحرين فى مختلف العصور ، ثم دراسة وافية عن الملاحة فى البحر الأحمر وعن مينائى السويس والاسكندرية ومدى صلاحية كل منهما لاستقبال السفن وإيوائها . وبالإضافة إلى ذلك تضمن التقرير قائمة مفصلة للأماكن التي مرت بها اللجنة أثناء زياراتها للبرزخ والمقاييس التي حصلت عليها فى كل منطقة . وحتم (لوبيير) تقريره بوضع خطة لتنفيذ المشروع الذى قدر تكليفه بنحو ثلاثين مليون فرنك واستخدام عشرة آلاف عامل لمدة أربع سنوات (٢) .

ولم يكن مشروع (لوبيير) وافياً بالأغراض المتوخاة منه لأنه — نظرا لاعتماده على مياه النيل فى تغذية القناة بين البحرين — لم يكن منظرًا تشغيل القناة طول العام وإنما فى فترة ارتفاع منسوب مياه النيل فقط ، بينما تتعطل الملاحة فى القناة فى الفترة الباقية من العام وهى فترة التحريك مما يؤدي إلى الإضرار بالملاحة والتجارة .

ومع ذلك فإن مشروع (لوبيير) لم يكن يخلو من مزايا كانت موضع تقدير الكثيرين من المتخصصين ، وذلك أنه إذا أمكن استبعاد الخطأ الحسابى الذى وقع فيه (لوبيير) عند اعتقاده بوجود الاختلاف بين مستوى البحرين المتوسط والأحمر فالذى لا شك فيه أن (لوبيير) كان صاحب الفضل فى الإشارة — لأول فى تاريخ مشروع توصيل البحرين — إلى الحل الطبيعى المنتظر لمشكلة توصيل البحرين وهو شق قناة مباشرة بينهما ، وبذلك نبه الأذهان إلى هذا الحل

La Description de l'Egypte, Seconde edit. T. II. Etat (١)

Moderne, P. 161.

Micard le Canal de Suez et le Gênie Français, P. 55-56. (٢)

السليم وعكف الفنيون الذين تناولوا المشروع وتعهدوه بعد (لوبير) على محاولة التغلب على الصعوبات التي كانت تعوق تنفيذ مشروع القناة المباشرة . كما أن (لوبير) ضمن تقريره كثيراً من المعلومات عن ظروف المنطقة التي سوف تخترقها القناة ودراسة الملاحة في البحر الأحمر ، وجدولاً بالمقاييس التي انجزها في منطقة البرزخ ، وكان لهذه الدراسات جميعاً أثر كبير على المحاولات التالية التي بذلت لشق القناة فأسدت معونة كبيرة لجميع الأبحاث التي جاءت بعد (لوبير) واسترشدت بأرائه ودراساته (١) وعلى الأخص السان سيمونييه و (لينان دي بلفون) .

هذا هو المشروع الذي وضعه (لوبير) لحل مشكلة الاتصال بين البحرين ، وهو المشروع الذي عكف السان سيمونييه على دراسته بعد ما أصبح عزمهم على الرحيل إلى مصر الساهمة في شق طريق مائي يصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر ، ذلك المشروع الذي أثار انتباههم وتحمسوا لتنفيذه لصلته الوثيقة بالمبادئ التي اعتنقوها وبشروا بها منذ عهد زعيمهم الأول (سان سيمون) .

الفصل الثاني

محاولة ألسان سيمونيون الأولى

الاء اد لتنفيذ المشروع

حدد ألسان سيمونيون هدفهم من الرحيل إلى مصر بزيارة منطقة برزخ السويس ، وهى المنطقة التى تفصل البحر المتوسط عن البحر الأحمر، وذلك لاتمام البحوث والدراسات التى كانت قد بدأت حديثاً على أيام الحملة الفرنسية على مصر ، واختيار أفضل السبل لشق طريق مائى للواصلات يربط هذين البحرين (١) .

واستعدادات ألسان سيمونيون لتنفيذ المشروع تشمل جهوداً هندسية فنية وأخرى سياسية ؛ أما الجهود الهندسية فتتمثل فى دراسة المشروعات التى سبق وضعها لتوصيل البحرين فى مختلف العصور وفد كلف الألب (انفانتان) زميله المهندس (فورنل Fournel) بالبحث فى دور الكتب عن الوثائق والبيانات والمعلومات المتصلة بجميع البحوث السابقة . فعكف (فورنل) على تنفيذ هذه المهمة واجتهد فى جمع المعلومات عن مختلف المشروعات التى سبق وضعها لشق برزخ السويس .

وفى مكتبة (حديقة النباتات Jardin des Plantes) لفتت نظر (فورنل) الأعمال التى قام بها المهندس (لوبير Leprie) على عهد الحملة الفرنسية، ولم يلبث (فورنل) أن قدم إلى الألب (انفانتان) بيانات وافية عن مشروع توصيل البحرين (٢) .

ولما كان تنفيذ المشروع يتطلب إعداد خطط وخرائط وتصميمات ، وهذه الأعمال من اختصاص المهندسين، فقد اهتم ألسان سيمونيون بأن يضموا إلى جماعتهم

Lettre de Fournel à Arlès Dufou de Marseille, le 3 (١)
Sept. 1838; Roux, J. Ch. : L'Isthme et le Canal de Suez, T. I,
P. 424-427.

D' Allemagne, R. : Les Saint Simoniens, P. 358. (٢)

عددا من المهندسين المتخرجين من مدرسة (المهندسة العليا Polytechnique) بمختلف أقسامها سواء من الطرق والكبارى أو المناجم أو الأبحاث المائية ، وتوثيق الصلات مع هؤلاء المهندسين والاطمئنان إلى حماسهم للشروع^(١) ، حتى أصبحوا يلبسون - كما يقول (فورنل) قلوباً متفانية وأذهاناً متفتحة للمشروعات العظيمة وسواعد مستعدة دائماً للعمل في سبيل خدمة الإنسانية وبهذا يمكن الاطمئنان إلى أننا نستطيع السير في الخطوة ، ونحن واثقون أن جميع الأمم سوف ترحب بها دون تنافس ما دامت المصالح واحدة^(٢) .

وقد أنفق السان سيمونيون نحو عامين في إعداد هذه الفئة من المهندسين إلى جانب عدد من العمال الفنيين ، بحيث أصبح في مقدورهم اقتحام ميدان العمل لتنفيذ المشروع بعد أن أصبح يحيط بالآب (انفانتان) عدد من الأفراد ذوى المقدرة والنشاط المتفاني في أداء عملهم^(٣) .

وفد مهد (انفانتان) لرحله إلى مصر بإيفاد مجموعة من أتباعه إليها لإعداد العدة لاستقباله هو وصحبه ، وكانت أولى وفود السان سيمونيين إلى مصر تلك المجموعة المكونة من (كايل Cayol) و(بانتييه Pantier) و(جرمين Germain) و (فليشي Flchy) ، إذ عادر هؤلاء فرنسا في ٧ أبريل سنة ١٨٣٣ على إحدى السفن النمساوية فوصلوا إلى الإسكندرية في آخر الشهر نفسه ولما كان هؤلاء السان سيمونيون لا يملكون شيئاً فقد آواهم أحد مواطنهم الفرنسيين في الإسكندرية وهو مسيو (كافيليا Caviglia) الذى ساعدهم كذلك في تدبير مكان يعقدون فيه الاجتماعات ويلقون الأحاديث لتعريف الناس بمبادئهم .

وعقد الفوح الأول من السان سيمونيين عدداً من الاجتماعات بالإسكندرية كان أولها في ١١ مايو سنة ١٨٣٣ وحضر هذا الاجتماع بعض ممثلى الدول الأجنبية

Lettre de Fournel à Arlès Dufou citée dans . (٢) ، (١)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX P 89,90.

Lettre d'Enfantin à M. Ardoin en 28 Aout 1833, Arsenal (٣)

7647, fo. 490, citée dans . Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 84, D'Allemange, P. 359.

ونفر من الموظفين الأجانب في الحكومة المصرية ، وفي الاجتماع الثاني الذي عقد في ١٨ مايو سنة ١٨٣٣ تناول السان سيمونيون في حديثهم مبادئهم عن التعليم والملكية الخاصة وإلغاء الميراث ومساواة المرأة بالرجل .

وفد كان (كايول) كما جاء في رسالة منه إلى زميله (ارليه دوفور) في ٢١ مايو سنة ١٨٣٣ - مرتاحاً للأثر الذي أحدثته نشاطه في الإسكندرية إلا أنه كان متألماً لأنه كان يرى أن الفرنسيين أقل الناس إقبالا على سماع أحاديثه (١) .

وبينما كان (كايول) ومن معه من السان سيمونيين يواصلون دعايتهم لمبادئهم في الإسكندرية ، وصل إلى تلك المدينة في ٢٤ مايو سنة ١٨٣٣ نفر آخر من السان سيمونيين على رأسهم (بارو Baraull) .

وكان (بارو) قد رحل في ٢٢ مارس سنة ١٨٣٣ - عقب سجن (انما تان) - صوب الشرق ، ومعه من السان سيمونيين الطبيبان (ريجو Rigaud) و (كونيا Cogniat) . والسكاتبان (أوربان Urbain) و (جرانال Granal) ومهندس الطرق والكبارى (ديشارم Descharmes) ، والضابط السابق بالبحرية (براكس Prax) ، والمثال (اليك Alié) ، والضابط السابق بالمدفعية (تورنيه Touneux) ، والموسيق (دافيد David) علاوة على (توشيه Toché) و (كارولوس Carolus) و (جستوس Justus) غادروا فرنسا على السفينة (لا كلوريند La Clorinde) فوصلوا إلى الاستانة في ١٥ أبريل سنة ١٨٣٣ ، وما أن نزلوا إلى البر حتى أخذوا يسرون مرتدين ملابسهم الغربية مخترقين الشوارع وخاصة المزدحمة يرددون أغانيهم ويحاولون لفت أنظار الناس إليهم ، ولقد استاءت الحكومة العثمانية من وجودهم في أراضيها لأنها كانت تعتبر مذهبهم ومبادئهم بما يتعارض مع فوائدها ونظمها وعاداتها (٢) .

D'Allemagne, R. . Les St. Simoniens, P. 331 (١)

D'Allemagne, R. Les St. Simoniens, P. 375. (٢)

ولذلك فإن الحكومة التركية لم تلبث - بعد سلسلة من التصرفات القاسية والمعاملة السيئة (١) - أن أبعدتهم عن العاصمة إلى الدردنيل ثم إلى أزمير تمهيداً لإبعادهم جميعاً عن البلاد . واستطاعت الحكومة العثمانية أن تقنع الاميرال (روسان Roussin) سفير فرنسا بوجهة نظرها فألح من جانبه على السان سيمونيين بضرورة معاداة البلاد .

وفي ١٦ مايو غادر (بارو) ومعه بعض رفاقه (٢) أزمير تاركا الباقين فيها ، واتجه إلى الإسكندرية فوصلها في ٢٤ مايو سنة ١٨٣٣ ، وقد اهتم زملاؤه بخلق ملابسهم وحلق ذقونهم (لحاهم) بمجرد وصولهم حتى لا يبدو منظرهم غريباً فلتساء معاملتهم كما حدث لهم في الاستانة .

وفي الإسكندرية انضم (بارو) ورفاقه إلى (كايل) ومن معه ، وأخذ (بارو) يعد العدة لعقد بعض الاجتماعات مثلها فعل (كايل) من قبل ، وفعلاً عقد (بارو) الاجتماع الأول في ٢٩ مايو والثاني في أول يونيو سنة ١٨٣٣ ، وكان في نيته كذلك أن يغادر الإسكندرية إلى القاهرة ليقم حفلاً عند سفح الهرم لولا أن أثناه عن ذلك القنصل الفرنسي (ميمو Mimant) وحذره من مغبة التوغل مع أتباعه في قلب البلاد .

وفي ٩ يونيو ١٨٣٣ غادر (بارو) الإسكندرية عائداً إلى أزمير للاطمئنان على بقية رفاقه (٣) ، وطل (بارو) في أزمير حتى غادرها المرة الثانية في ٦ أغسطس ١٨٣٣ ومعه (دافيد) ومرا في طريقهما بحريتي رودس وقبرص

(١) Lettre de Cognat au Père Enfantin en 9 Mai 1833, Arsenal 7708, Lettre de Barrault à Enfantin en 9 Mai 1833, Arsenal 7646, fo 128 D'Allemagne, P. 375

(٢) وهم : « توشيه » ، « توريه » ، « رهو » ، « أوربان » ، « ديشارم » .

(٣) كان « كونبا » ، « جرانال » قد عادرا ازمير في ١٥ يونيو ١٨٣٣ وفي طريقهم إلى مصر زارا لبنان وسوريا قبل وصولهم إلى الإسكندرية في أوائل سبتمبر ، وقد التقى بهم البارون « دي بوالسكوت » في لسان :

Douin, G. . La Mission du Baron de Boislecote dans l'Egypte et la Syrie en 1833, P. 216.

ثم بيروت ويافا قبل أن تصل بهما السفينة إلى الإسكندرية في أوائل أكتوبر ، وهكذا تجمع من السكان سيمونيين في مصر نحو عشرين شخصا (١) قبل وصول الأب (انفانتان) ومن معه من فرنسا .

وعقب مغادرة (بارو) أزمير في المرة الأخيرة أرسل إليه الأب (انفانتان) رسالة بتاريخ ٨ أغسطس ١٨٣٣ تتضمن تعليماته بخصوص الاستعدادات التي يجب أن يقوم بها (بارو) ومن معه من أجل مشروع توصيل البحرين ، فطلب (انفانتان) من (بارو) أن يقوم هو وزملاؤه بإعداد كافة البيانات عن المشروعات التي سبق التفكير فيها لتوصيل البحرين وكذلك كلف هؤلاء بالقيام ببعض الأعمال التحضيرية قبل وصول (انفانتان) وبقية الاتباع . فطلب (انفانتان) من (بارو) أن يعهد إلى المهندس (ديشارم) ومعه (كايول) بزيارة منطقة برزخ السويس زيارة استطلاعية ، بينما يتوجه آخرون إلى السويس ذاتها ، من بينهم (براكس) كمهندس و (ماشيرو) و (الريك) كرسامين (٢) .

وفي نفس رسالته إلى (بارو) في ٨ أغسطس سنة ١٨٣٣ وعد (انفانتان) أتباعه الذين سبقوه إلى مصر بأنه سوف يصطحب معه عدداً آخر من المهندسين مثل (فورنال) ومن العلماء مثل (هولشتين Holstein) و (أوليفيه Ollivier) و (بيتيه Petit) وكذلك بعض العمال .

وأهم ما يلاحظ أن نشاط السكان سيمونيين الفني لم يتمخض عن وضع مشروع محدد لتوصيل البحرين قبل حضورهم إلى مصر وإنما اقتصر نشاطهم على دراسة المشروعات السابقة وما يتعلق ببرزخ السويس من بيانات تاريخية ووضع مشروع للقناة لحين حضورهم إلى مصر وإتمام بحوثهم ودراساتهم في المنطقة التي سوف تشقها القناة .

(١) وكان قد عاد مرسيليا في ٢٩ يوليو ١٨٣٣ فوح آخر من السكان سيمونيين

مجهزين صوب مصر .

Lettre d'Enfantin à Barnault en 7 Août 1833, Aisenal 7617; (٢)

D'Allemagne, P. 357.

ولم تكن البحوث التمهيدية التي قام بها السان سيمونيون قبل رحيلهم إلى مصر مقصورة على المجال الفني الهندسي، بل شملت أيضاً الجانب السياسي للمشروع ويتجلى ذلك في محاولة جس نبض الحكومة العثمانية، وكذلك حكومة إنجلترا لمعرفة إلى أي حد يمكن أن تؤيد كل منهما المشروع أو تعارضه، ومن أجل ذلك كتب (فورنل) إلى أحد المتصلين بجماعة السان سيمونيين وهو دكتور (بايلي) يطلب منه أن يتعرف على وجهة نظر إنجلترا أزاء مشروع توصيل البحرين وذلك عن طريق ممثليها في الاستانة .

ولم يكن رد الدكتور (بايلي) مشجعاً للسان سيمونيين، لأنه — كما ورد في خطابه إلى (فورنل) في أغسطس ١٨٣٣^(١) — خرج من اتصالاته في الاستانة بنتائج مفادها أن إنجلترا تخشى أن يترتب على تنفيذ مشروع القناة ازدياد نفوذ (محمد علي) في مصر بحيث يتفوق على غيره من الحكام الآخرين الذين يتولون الحكم في الأقطار العديدة التي تتكون منها الدولة العثمانية، كما كانت إنجلترا ترى أنه من الواجب عليها السعي للاحتفاظ بالهند بمنأى عن نشاط فرنسا والنمسا. وأنه إذا صارت بحار الهند — بعد شق قناة بين البحرين المتوسط والاحمر — في متناول الأساطيل الفرنسية والنسورية فإن مركز إنجلترا في الهند سوف يكون حرجاً ومن ثم فإن إنجلترا — كما يقول (بايلي) — لا توافق على مشروع القناة، وقد بين (بايلي) للسان سيمونيين أن الانجليز إذا كانوا يبحثون في استخدام طريق الفرات والخليج الفارسي للوصول إلى الهند فذلك من أجل البريد والأبناء لا من أجل التجارة التي يقنعون بنقلها عن طريق الرأس .

فكرة الحياد :

وإلى جانب ذلك بحث السان سيمونيون وسيلة تنفيذ مشروع البحرين وتمويله، وتوصلوا في هذا السبيل إلى أن التنفيذ يمكن أن يكون فردياً بمعنى أن يقوم به أفراد أو جماعة ينتمون إلى واحدة فقط من الدول الأوروبية، وقد يكون

(١) Lettre de Dr. Bailly à Fournel en Août 1833, Arsenal

7647, fo. 186, D'Allemagne, P. 358-9.

التنفيذ جماعياً أى تشترك فيه الدول الأوروبية جميعاً . وأعلن السان سيمونيون عن تفضيلهم لتنفيذ المشروع جماعياً فدعوا إلى مساهمة الدول فى ذلك حتى لا تحاول أى من الدول الأوروبية - وعلى الأخص إنجلترا - أن تحصل على امتيازات خاصة فى المشروع فى حالة ما إذا قامت بتنفيذه دولة واحدة .

ومن أجل الحيولة دون حصول دولة واحدة على امتيازات خاصة فى مشروع القناة طافت فكرة الحياد بخواطر السان سيمونيين فأعربوا عن أملهم فى أن ينعقد (مؤتمر أوروبى) من ملوك الدول الأوروبية لتنفيذ المشروع ، وذلك لأن الضمانات التى توفرها الدول مجتمعة أفضل من تلك التى تتعهد بها دولة واحدة (١) .

وهكذا نرى أن السان سيمونيين كانوا يريدون أن تكون القناة بين البحرين عملاً دولياً تساهم فيه الدول المختلفة ولا يقتصر تنفيذه على دولة بمفردها وهى نفس الفكرة التى اهتمت بها (دى لسبس) فيما بعد (٢) .

وقد آمن السان سيمونيون بفكرة (تدويل) مشروع القناة بين البحرين لدرجة أنهم فكروا فى فصل منطقة برزخ السويس وانزعاعها من الحكم المصرى ، وقد عبر (انفانتان) عن هذه الفكرة ودافع عنها مدعياً « أن خليج السويس والدلتا إنما يبعد كل منهما عن الآخر ولا يكمله ، بالرغم من أنهما يكونان أرضاً مصرية حيث أن حدود مصر السياسية قد صحتهما إلى بعضهما بعضاً ، ومع ذلك فلا يوجد ثمة ارتباط بينهما مادامت الصحراء تفصل القناة عن مصر (٣) ... »

ولاشك أن الأب (انفانتان) بهذا التفكير قد تجاهل وجود تلك الوحدة الطبيعية التى تربط بين أقاليم مصر المختلفة والتى تحول دون انزعاع منطقة القناة من الحكم المصرى لوضعها تحت إشراف أجنبي على يد الدول الأوروبية .

Lettre de Fournel à Arlès Dufour de Marseille le 3 Sept. (١)
1833, Citée dans Oeuvres ... T. IX, P 90; Roux, Ch J. .
L'Isthme ..T I, P. 424-7,

Siegfried, A. : Suez, Panama et les Routes...P 36. (٢)

(٣) دكتور محمد طلعت عيسى : اتاع سان سيمون ص ١٨٤ .

الرحلة :

وفي ٢٩ أغسطس ١٨٣٣ عاد الأب (أنفانتان) باريس متجهاً - مع أتباعه - إلى ليون ، حيث انضم إليه عدد آخر من الأتباع واتجه الجميع إلى مارسيليا . وفي أوائل سبتمبر ١٨٣٣ كان (أنفانتان) ومعه (فورنل) و (لامبير Lambert) و (هولشتين Holstein) ، و (أوليفيه Ollivier) ، و (بيتيه Petit) ، و (أوار Hoart) ، و (دوجويه Duguet) مجتمعين في مارسيليا في انتظار سفينة تقلهم إلى مصر ، وفي خلال فترة الانتظار هذه أخذوا في مراسلة كثير من أصدقائهم في مختلف أنحاء فرنسا لابلأعهم الطريق الذي عزموا على ارتياده مع طلب العون الأدبي والمادى في هذا المشروع (المقدس) (١) .

وأوفد السان سيمونيون (دوجويه) قبلهم إلى مصر لاعداد العدة لاستقبالهم وتوفير المأوى لهم بالاستعانة بمسيو (ميمو Mimaut) قنصل فرنسا في مصر ، فرحل (دوجويه) في ١٨ سبتمبر ١٨٣٣ مزوداً ببعض التعليمات من (فورنل) خصوصاً ، وكان أهم ماورد في هذه التعليمات تكليف (دوجويه) بالالمام ببعض المشروعات الصناعية والعلمية التي كانت تشغل بال (محمد علي) في ذلك الوقت ، وذلك لكي يتعرف السان سيمونيون على المشروعات التي كان (محمد علي) ينوي إقامتها حينئذ ليستعدوا للمشاركة فيها تحقيقاً للهدف الذي وجههم إلى مصر وهو المساهمة في المشروعات المختلفة حتى تثبت أقدامهم في البلاد . وإلى جانب هذا فقد تضمنت تعليمات (فورنل) إلى (دوجويه) البحث عما إذا كان في مصر انجليز يهتمون بفكرة توصيل البحرين ويفكرون في تنفيذها ، واعداد بيانات عن هؤلاء الانجليز وخططهم لتنفيذ المشروع سواء من الناحية الهندسية أو من ناحية طريقة توفير رؤوس الأموال والأيدي العاملة اللازمة لتنميده ، وتحيز تلك البيانات لحين حضور السان سيمونيين إلى مصر ، كما طلب السان سيمونيون من (دوجويه) كذلك التفتي عما إذا كان ثمة مشروع انجليزى لتحقيق الاتصال بين البحر المتوسط والخليج الفارسي عن طريق نهر الفرات (٢) .

(١) Lettie de Hoart à Picard en 9 Sept 1833, Arsenal 7619.

fo 10, D'Allemagne, P. 360.

Arsenal 7619, fo 14 verso : D'Allemagne, P. 361.

(٢)

وإذا كان السكان سيمونيون قد أوفدوا (دوجويه) قبلهم إلى مصر في سبتمبر ١٨٣٣ لبحث واستقصاء هذه المشروعات وإعداد بيانات عنها لتقديمها إليهم عند وصولهم إلى مصر فلا بد أن (دوجويه) قد قدم لهم عند حضورهم تقارير بخلاصة أبحاثه وما توصل إليه من معلومات ، ومن المرجح أن (دوجويه) - وقد عهد إليه ببحث مشروعات انجلازة في ذلك الوقت لحل مشكلة الاتصال بين البحر المتوسط والبحار الشرقية - قد ألم عند حضوره إلى مصر بتلك الدراسات التي قام بها (تشيزني Chesney) وأبحاثه بخصوص إيجاد اتصال ما بين البحرين وقدمها (دوجويه) إلى أعضاء الجماعة ، فقد كانت انجلازة قبيل حضور السكان سيمونيين تفاضل بين الطريق من البحر المتوسط إلى الخليج الفارسي عبر سوريا وبلاد ما بين النهرين ، وبين الطريق البري عبر مصر ، ولذلك أوفدت (تشيزني) عام ١٨٣٠ لدراسة الطريق البري تمهيداً لاتخاذ قرار بصدده ، ووصل (تشيزني) إلى الاسكندرية في مايو ١٨٣٠ وكانت أولى الخطوات التي اتخذها هي البحث في إمكان تحويل طريق مصر البري إلى طريق مائي بحفر فناء في برزخ السويس ، فقام بزيارة لمنطقة البرزخ ، وخرج من دراسته هذه بنتيجة تخالف ما ذهب إليه مهندس الحملة الفرنسية ، إذ أعلن أنه لا يوجد اختلاف يذكر بين مستوى البحرين وذهب إلى حد القول بإمكان حفر فناء مستقيمة بين السويس والفرما (١) .

ورغم أن (تشيزني) أعلن تساوي مستوى البحرين فإن النتائج التي وصل إليها وأعلنها لم تكن لتستطيع أن تمحو بسهولة الأثر الذي خلفته بعثة الحملة الفرنسية برئاسة (لويس) ، ذلك أن (تشيزني) كان من ضباط المدفعية ومن غير المتخصصين في الأعمال المائية ، علاوة على أنه لم يقيم إلا بزيارة واحدة لبرزخ السويس ومن ثم لم تتح له فرصة القيام بأبحاث عميقة ودراسات مستفيضة (٢) .

Rirt, O : Le Canal de Suez, P. 90;

(١)

Roux, Ch. J. · L'Isthme et le Canal de Suez, T I, P. 175.

Hilaire, Barth Saint · Lettres sur l'Égypte, P 9.

(٢)

ووصل (دوجويه) إلى الاسكندرية في ١٠ أكتوبر ١٨٣٣ وأبلغ
(بارو Barrault) تعليمات الأب (انفانتان) و (فورنل) ، ولم يلبث (بارو)
أن أبلغها بدوره إلى زملائه المقيمين في مصر وعلى الأخص (أوزبان Urban)
و (كونييا Cognat) .

وأخيراً غادر (انفانتان) ميناء مارسيليا في صباح الثالث والعشرين من
سبتمبر ١٨٣٣^(١) على ظهر السفينة (ولي العهد) (Prince Héritaire)
ومعه (فورنل) ، و (لامبير) مرتدياً زي مهندس المناجم ، وبصحبتهم
(أوليفيه) و (هولشتين) وغيرهم من السان سيمونيين ميممين شطر مصر
لتنفيذ مشروعاتهم في ذلك الجزء من أرض أفريقيا « في مصر القديمة بماضيها الفتية
بمستقبلها ، تلك البلاد التي يريد العالم الحديث أن يطرقها لكي يغير من حياتها
لا لكي يفضي عليها ، من أجل تنفيذ تلك المشروعات التي سوف تعود على مصر
والعالم بالفائدة ، ولتقريب الوقت الذي يتحقق فيه الاتصال بين البحرين
وحفر ذلك الطريق إلى الهند الذي كان يحلم به (برنابرت) ، وجعل مصر
— كما كان يريد — حديقة جميلة ومكاناً تتجمع فيه تجارة العالم^(٢) .

وترك (انفانتان) في فرنسا اثنين من أتباعه المخلصين هما (أوار Hoart)
و (برونو Biuneau) وعهد إليهما بمهمة اقناع أشخاص آخرين ودعوتهم
للحاق به وصحبه ، وكذلك لجمع الأموال حتى يتمكنوا من إرسال ألف فرنك شهرياً
إلى الأب (انفانتان) كتبرع من أبنائه وأتباعه . ولكن الصعاب صادفت
(أوار) و (برونو) في مهمتهما ، ورغم طوافهما بكثير من المدن والأقاليم
حيث لقيتا استقبالا طيباً لشخصيهما إلا أنهما لم يحدا لدى الناس تحمساً للمشروع
ولا استجابة لرغبة (انفانتان) ، فإن الناس رغم اقتناعهم بعظمة المشروع إلا أن
معظمهم كان يعتقد أن الصعوبات التي تقف في طريق تنفيذها أقوى من أن يتغلب

Lettre de Lambert à Sa Soeur en 1^{er} Nov. 1833. Oeuvres (١)
de St Simon et d'Enfantin, T. IX, 139-140

Lettre d'Enfantin à Colonel Brack en 19 Nov 1833 : (٢)
Oeuvres de S. S. et d'Enf. T. X. P. 55-56.

عليها أحد (١) . ولذلك فإنه بعد رحلة طويلة لم يتمكن (أوار) و (برونو) من جمع أكثر من ٩٥٤ فرنسكا أنفقاً منها على رحلتهما ٥٥٤ فرنسكا وبعثا بالباقى إلى الأب (انفانتان) (٢) ، وقد بلغ من عدم اقتناعهما بجدوى مهمتهما في فرنسا أن طلبا من (انفانتان) إعفاءهما منها والإذن لهما بأن يتبعاه إلى مصر .

وبعد رحلة بحرية دامت شهراً كاملاً رست الباحرة بالأب (انفانتان) في ميناء الاسكندرية في الثالث والعشرين من أكتوبر ١٨٣٣ (٣) ، ومع ذلك التفر من أتباعه المتخصصين في الهندسة والزراعة والطب والتعليم والفن ، أولئك الذين عزم على أن يكون منهم جالية صغيرة ويعمل على زيادتها بالتدريج طبقاً للحاجة إلى خدماتهم وإذا ما رأى أن هذا الفرج الأول قد أظهر كثيراً من الكفاءة وحقق كثيراً من الفائدة (٤) .

وقد أحسن (ميمو) قنصل فرنسا في مصر إستقبالهم (٥) ، كما لقوا ترحيباً من بعض الشخصيات الفرنسية الأخرى من أكدوا للسان سيمونيين أن والى مصر لا يترافع أمام أى مشروع يستهدف الفائدة الفعلية للبلاد ويضفى على شخصه السيد والعظمة (٦) .

(١) Lettre de Hoari à Enfantin en 15 Nov. 1833, Arsenal

7619, fo 25 : D'Allemagne, P 388.

Ibid.

(٢)

(٣) Lettre de Lambert à Sa Soeur en 1er Nov. 1833, Oeuvres

T. IX, P. 139-140.

(٤) Lettre d'Enfantin à Colonel Black, Op. Cit.

(٤)

(٥) وقد وجد (اسانان) في استقباله وصحبه عددا من الأتباع الذين سبقوهم إلى مصر مثل (بارو) ، (دوجويه) ، (شاربان Chaipin) (الريك) ، (كومب Combes) ، (ديفيد David) (مارشال Marchal) ، (ريول Reboul) ، (تاميرييه Tamisier) ، (كولان Collin) ، (جرانال Granal) ، (اوريان) ، (كونيا) ، (ماشيرو) (لامى) : D'Allemagne · Les Saint Simoniens, P. 49

(٦) Lettre de Lambert à Sa Soeur en 1er Nov. 1833, Oeuvres

T. IX, P. 140.

وقبل وصول السان سيمرونيين الى مصر كان أحد المهندسين الانجليز ويدعى (والاس سوال Wallace Swall) يبحث بعض المشروعات الخاصة بربط أوروبا بالهند عن طريق نهري الفرات والعاصى ، وكانت لهذا المهندس مكانة لدى (محمد علي) حتى لقد كلفه البحث عن المعادن في سوريا (١) . وعندما وصل (انفانتان) وأتباعه إلى مصر كان هذا المهندس الانجليزى قد توفي ، وفي نفس الوقت كان (محمد علي) مهتما بإنشاء مدرسة للهندسة ويفكر فيما يصاح لإدارتها (٢) . أى أن (انفانتان) عندما حضر الى مصر كان يؤمل أن يبدأ نشاطهم فيها بأن يحمل أحد أفراد جماعة السان سيمرونيين محل المهندس الانجليزى (والاس) في المهمة التي كان مكلفاً بها في سوريا وهي البحث عن المعادن ، كما كان يؤمل أن يتولى أحد الأعضاء الآخرين لإدارة مدرسة الهندسة التي كان (محمد علي) يزمع لإنشاءها (٣) .

ومع أن (انفانتان) كان يتوقع أن يجد من (محمد علي) ترحيباً به وباتباعه إلا أنه بعد وصوله عبر لأحد أصدقائه عن وجوب سيرهم بحذر رغم أنهم اعتادوا قبل ذلك « أن يكونوا في قوة الرياح وانفعاها » . ولعل هذا يرجع إلى أن (محمد علي) كان غريباً لمبال لإقامتهم في مصر بعد طردهم من فرنسا لغرابة مبادئهم وخاصة بعد أن أبدتهم الدولة العثمانية عن أراضيها خشية أن يسببوا اضطراباً للأمن العام ، ولعل هذا هو السبب الذي دفع (انفانتان) لأن يصطحب معه عدداً من أتباعه إلى القاهرة عند ما وصلها في ١٣ نوفمبر ١٨٣٣ وهم (هولستين) و (أوليفيه) و (ببتيه) علاوة على (دوخويه) تاركاً الباقي في الاسكندرية وعلى رأسهم (بارو) على يدهم السبيل ويحصل على موافقة (محمد علي) على إقامتهم في مصر بعد ما تبينوا أنه كان متردداً في السماح لهم بالإقامة في البلاد .

(١) D'Allemagne, Op Cit , P. 398

(٢) Lettre d'Enfantin à Haart et Bruneau en 18 Nov. 1833,

Oeuvres .. T IX, P. 181.

(٣) انسحب الدراسة بمدرسة الهندسة ، ولاقى في ١٥ الحزم ١٢٥٠ هـ (١٨٣٤ م) وقد صم لها في العام التالي مدرسة المهندسين بالمناظر الحيريه وكذلك مدرسة المهندسين بمصر القديمة . دكتور احمد عرب عبد الكريم : الدمام في مصر ص ٣٦٢ .

(٤ — قناة السويس)

وقد بدأ أفراد السان سيمونيون حياتهم في مصر بالتمهيد لبعثان طول إقامتهم فيها بتوطيد علاقاتهم بأفراد الجالية الفرنسية في البلاد وفي مقدمتهم (ميمو) القنصل الفرنسي و (فرديناند دى لسبس) نائب القنصل و (دى سيريزى) (De Cerisy) مهندس الأسطول المصري والترسانة المصرية في الاسكندرية ، وقد لقي السان سيمونيون معونة هؤلاء الفرنسيين ، فإن (دى لسبس) رغم أنه في ذلك الوقت لم يكن يعرف السان سيمونيون وإنما يسمع عنهم فقط استطاع أن يقتنع (محمد علي) بتركهم يقيمون في مصر ووعده بأن يستخدم سلطاته القنصلية في ترحيلهم عنها إذا ما سببوا اضطراباً للأمن العام ، وبفضل هذا التدخل أقام السان سيمونيون في مصر وظلوا موزعين ترحيب من (دلسبس) أثناء إقامتهم في البلاد (١) .

وقد فاتح السان سيمونيون القنصل الفرنسي (ميمو) بشأن مشروعاتهم لشق قناة بين البحرين ، وقد حاول (ميمو) أن ينشئ (فورال) — وكان قد انتقل هو و (لامبير) من الاسكندرية إلى القاهرة في ١٨ ديسمبر ١٨٣٣ — عن مفاتيح الباشا في مشروع القناة في ذلك الوقت لأن (ميمو) كان يعتقد أنه من الأفضل عدم التقدم (لمحمد علي) إلا بعد إعداد مذكرة مدروسة دراسة وافية وتستند إلى بيانات ومعلومات دقيقة . ولم يكن السان سيمونيون قد أعدوا شيئاً من هذا القبيل ، وكل ما فعلوه مجرد دراسات قاموا بها لكي يحيطوا هم ببعض الحقائق عن المشروع . وقد اقترح (ميمو) على (فورال) و (لامبير) أن يمد السان سيمونيون لمشروعهم الخاص بتوصيل البحرين وذلك بالدخول أولاً في خدمة الباشا (٢) ، حتى تنجح دراسة المشروع دراسة كافية بحيث يمكنهم تقديم مذكرة بخصيصه إلى والي مصر ، وحتى يجوزوا ثمة (محمد علي) فيسهل عليهم بعد ذلك الحصول على موافقته على المشروع .

Bridier, L. : Une Famille Francaise, Les De Lesseps, (١)

P. 330, Courau, R. · F. de Lesseps, p. 45

D'Allemagne, R. : Les St. Simonians, P. 398. (٢)

استعدادات السان سيمونيين :

لما كان الهدف الأول والأساسى من حضور السان سيمونيين إلى مصر هو شق قناة في برزخ السويس كان من الطبيعى أن يكون أول ما يتجه إليه نشاطهم بمجرد وصولهم إلى مصر واستقرارهم فيها أن يسيروا في الطريق الذى يؤدى بهم إلى تحقيق هذا الهدف^(١) . وقد نصحبهم القنصل الفرنسى — كما رأينا — بإعداد متر وعيهم لوصول البحريين على أساس من الإحصاءات والدراسات الدقيقة قبل مفاتحة (محمد على) في المشروع .

ومنذ بداية أكتوبر ١٨٣٣ وقبل وصول (انفانتان) ومن معه إلى مصر كانت قد بدأت الدراسات التمهيدية على أيدي ذلك نفر من السان سيمونيين الذين سبقوا (انفانتان) إلى مصر . ففي أوائل أكتوبر أوفد (بارو) اثنين من السان سيمونيين هما (الريك) و (كولان) لزيارة منطقة السويس وجمع المعلومات عن طبيعة الأرض وعن الماء وعدد السفن التى تنفذ إليها من الهند ، وبعد أن درسوا منطقة قناة السويس وكوبا فسكرة مبدئية عن خليج السويس عادا إلى القاهرة في الوقت الذى وصل فيه (انفانتان) وصحبه إلى الاسكندرية^(٢) .

وبعد ذلك بعث (انفانتان) - منذ ١٦ نوفمبر ١٨٣٣ - ببعض الرواد من السان سيمونيين إلى منطقة برزخ السويس من بينهم (دوجويه) و (أوربان) و (سونرا Jules Sonneriat) للتعرف على الأماكن التى ورد فى الأخبار أن القناة القديمة بين النيل والبحر الأحمر كانت تمر بها وذلك استعداداً للرحلة التى كان (انفانتان) يزمع القيام بها بنفسه إلى منطقة البرزخ بعد وصول (لامبير) و (فورنل) من الاسكندرية إلى القاهرة .

ولذلك فإنه بعد وصول (لامبير) و (فورنل) إلى القاهرة فى ١٨ ديسمبر ١٨٣٣ قام (انفانتان) فى ١٠ يناير ١٨٣٤ بالرحلة إلى منطقة برزخ السويس يصحبه (السكى بيتيه Alex. Petit) و (هولستين) و (أوليفيه) و (دوجويه) و (أوربان) وكان (انفانتان) مزوداً بخطابات توصية من (سلايان باشا الفرنساوى)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 212. (١)

D'Allemagne p. 399 (٢)

إلى رحال الإدارة في المنطقة التي سرف يزورونها . وطاف (ألفانتان) وصحبه بفرع دمياط وزاروا المنصورة وزفتى ثم اتجهوا بعد ذلك إلى قلب البرزخ وساروا بمحاذاة بقايا القناة القديمة حتى وصلوا إلى البحيرات المرة وتحفروا من أنه كان ثمة اتصال قائم فعلا بين النيل والبحر الأحمر في العصور الخالية (١) وفامت بعثة السان سيمونيين خلال هذه الرحلة ببعض الأعمال الفنية الهندسية المتصلة بالمشروع فأجروا بعض المقاييس ووضعوا الخطوط الرئيسية لمشروع قناة (٢) .

وبنما كان (ألفانتان) وبعض أتباعه يقومون بهذه الدراسات في برزخ السويس كان (فورنل) في القاهرة يسعى لاقناع (محمد علي) بالمشروع ، وبفضل مساعي القنصل الفرنسي وتركيبته ولفورنل ، وثنائه على كفاءته في الأعمال الهندسية وافق (محمد علي) على استقبال (فورنل) للاستماع إلى آرائه . وفي الساعة التاسعة من مساء اليوم الثالث عشر من يناير ١٨٣٤ قبل (فورنل) ومعه (ميمو) أمام (محمد علي) واستمر حديثهم نحو ساعتين ، وذكر الباشا لزيارته خلال هذا الحديث أنه يبحث تنفيذ مشروع الخط الحديدي بين القاهرة والسويس على أن يمده بعد ذلك إلى الاسكندرية وأنه من أجل ذلك أرسل إلى الخليفة يطلب أحد المهندسين المختصين ، وسأل (محمد علي) (فورنل) عن الوقت التي يستغرقه إعداد نموذج لمشروع الخط الحديدي فعهده (فورنل) بأن يقوم هو بعمل هذا النموذج خلال أربع وعشرين ساعة .

وهكذا يتضح لنا أن (فورنل) قد عمل بنصيحة فنصل فرنسا (ميمو) بخدمة (محمد علي) بمختلف الطرق والمقرب إليه حتى عزز السان سيمونيون رضاه وذلك تمهيداً لتنفيذ مشروعهم الخاص بنصبيل البحرين . وانهمك (فورنل) طوال يوم ١٤ يناير ١٨٣٤ وبضناً من يوم ١٥ منه في إعداد نموذج الخط الحديدي مستعيناً في ذلك بزميله (الريك) ، وفي مساء الخامس عشر من يناير مثل (فورنل) مرة أخرى أمام (محمد علي) وقدم له النموذج الذي أعجب به الباشا وعبر (لفورنل)

D'Allemagne : Les St. Simoniens, P. 399-400. (١)

Micard : Le Canal de Suez P. 71. (٢)

عروضائه . ومع ذلك لم يعهد إليه بتنفيذ مشروع الخط الحديدي - وكان (فورنل) يمتنى نفسه بذلك - إذ كان (محمد علي) قد طلب مهندساً انجليزياً لهذه المهمة (١) . وكان هذا صدمة (فورنل) إلا أن همته لم تضعف وحاسنه لم تفتّر ، فبما زال أمامه المشروع الأكبر - مشروع توصيل البحرين - الذي من أجله حضروا إلى مصر .

وفي حلال المقابلات التي تمت بين (محمد علي) و (فورنل) في ١٣ و ١٥ يناير كان (فورنل) يلح دائماً على الوالي من أجل تنفيذ مشروع القناة بين البحرين المتوسط والاحمر ، وحاول اقناع محمد علي بالمشروع على أساس أن القناة سوف تكون مجاذبه فلا به تحت سيطرة دولة من الدول وذلك لكي يهدى . من مخاوف (محمد علي) من هذه الناحية ، فقد ذكر (فورنل) في مذكراته (٢) أنه « حاول أن يمنع الوالي بالبدء في مشروع القناة ودفعه الدول التي بها الأمر للقيام بالأبحاث اللازمة ونفيدها على أن يقدم (محمد علي) الأبدى العاملة التي تستندل تحت إشراف مهندسين أوروبيين ، وبعد تنق القناة يعهد إلى (محمد علي) بصيانتها نظير تحصيل رسوم ، ويحفر هذه القناة بصبر هذا الطريق مجادياً وليس ملكاً لأحد ولسكنه مفتوح للتجارة بين الهند وجميع الدول » .

وقد قام (فورنل) بالاشتراك مع زميله (لاهبير) ووضح مذكرة في ١٧ يناير ١٨٣٤ الحافها على (محمد علي) بضرورة البدء في مشروع القناة قبل أي مشروع آخر وترجمت هذه المذكرة إلى اللغة التركية وعهدا إلى مسيو (ميمو) بتقديمها إلى (محمد علي) (٣) ، فقدمها في ٢٤ يناير ١٨٣٤ .

ولكن (محمد علي) كان في ذلك الوقت يبحث عدة مشروعات لكل منها أنصار يفضلون تنفيذ مشروعاتهم قبل غيره من المشروعات الأخرى، فهذا مشروع القناطر وصاحبه (لينان دي بلفون) (Linant de Bellefonds) ، بينما (فورنل) ومن معه من السان سيمونييين اتناع (انفانتان) يطالبون بشفة قناة تصل بين البحرين المتوسط والاحمر ، أما انحائره ، فإنها عن طريق ممتلها (حالواى

D'Allemagne, P. 400.

(١)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 197-198

(٢)

D'Allemagne, R. Les St. Simonien, P. 400-402

(٣)

(Galloway) ، كانت تجبذ لإنشاء خط حديدي بين القاهرة والسويس . ولإزاء هذا قرر (محمد علي) بحث هذه المشروعات في اجتماعات المجلس العالي (١) الذي عقد جلساته أيام ٣٨ و ٢٩ و ٣١ يناير ١٨٣٤ ، وأخيراً وافق المجلس على تفصيل مشروع القناطر على غيرة من المشروعات .

ورغم ذلك لم يفقد السان سيمونيون الأمل في دفع مشروع القناة إلى الأمام فعكف (فورنل) ومعه (لامبير) منذ اليوم التالي لقرار المجلس - أي منذ أول فبراير ١٨٣٤ - على إعداد مذكرة لتوضيح وجهة نظرهما بشأن مشروع القناطر وبيان أن الاستعداد غير كاف لهذا المشروع وأنه ليست هناك دراسة كافية واعتبر (فورنل) و (لامبير) « أنه من الخطر البدء في مشروع القناطر قبل إرساله على دراسات تمهيدية تكون أساساً متيناً لتنفيذ المشروع وذلك بعمل خريطة طبوغرافية للوجه البحري كله ودراسة حالة جريان ماء النيل في أوقات السنة المختلفة وسرعة النهر وكذلك عمل خريطة هيدروغرافية للنهر ... وأنه لو بدىء في هذه الدراسات والأبحاث في الحال لاحتاج اتمامها إلى عام كامل على الأقل » (٢). وقدمت مذكرة (فورنل) و (لامبير) إلى المجلس العالي في ٣ فبراير ١٨٣٤ لكنها لم تزعزغ إيمان (محمد علي) بافضلية مشروع القناطر فكلف (لينان) بالشروع في اتخاذ الإجراءات لتنفيذه .

وكان قرار الباشا بتفصيل مشروع القناة صدمة أخرى (لفورنل) ، فقد سبق له أن فشل في الحصول على إدارة عملية إنشاء الخط الحديدي بين القاهرة والسويس عندما كان (محمد علي) يفكر في هذا المشروع ، وها هو ذا (فورنل) يفقد الأمل في تحقيق مشروع توصيل البحرين الذي حاول جاهداً اقناع (محمد علي) بتنفيذه (٣) ، وهو المشروع الرئيسى في رحلتهم إلى مصر ، ونظراً لعدم إيمان

(١) دكتور محمد فوزي شكرى : بناء دولة ص ٩ و ٤٥ ؛

D'Allemagne, op Cit, P. 302.

D'Allemagne, P. 402

(٢)

Micard : Le Canal de Suez, P. 71.

(٣)

(فورنل) بأنه في الإمكان تنفيذ مشروع القناطر بنجاح في ذلك الوقت فقد عقد العزم على مغادرة مصر والعودة إلى فرنسا .

وفي ذلك الوقت كان (انفانتان) ما يزال في رحلته الاستكشافية في برزخ السويس منذ ١٠ يناير ١٨٣٤ ، وما أن وصل إلى مدينة السويس في ٩ فبراير حتى بلغته أنباء اعتزام (فورنل) مغادرة البلاد والعودة إلى فرنسا ، فأسرع (انفانتان) وغادر السويس تاركاً فيها (أوليفيه) ، (هولشتين) و (أوربان) فوصل إلى القاهرة في ١١ فبراير ١٨٣٤ وحاول أن يتقن (فورنل) عن عزمه دون جدوى ، فقد كان (فورنل) يعتقد أن مركزه مرتبط بمشروع السويس وكل ما يريده هو أن يخرج من نطاق الخول الذي سيخيم على معسكر (انفانتان) مدة طويلة (١) . .
و قد أيقن (فورنل) أن عدم موافقة (محمد علي) على مشروع القناة بين البحرين سوف يسبب ركوداً في نشاط السان سيمونيين لأن مشروع القناة هو محور نشاطهم في مصر ومن هنا اعتقد (فورنل) أن رحلة السان سيمونيين إلى مصر أصبحت عديمة الحدودى وآثر العودة إلى فرنسا .

وقبل رحيل (فورنل) إلى فرنسا وبفضل مساعى مسيو (ميمو) وافق (محمد علي) على أن يكل لإدارة المناجم في سوريا إلى (فورنل) مقابل ١٢٠٠ (لائى عشر ألف) فرنك سنوياً إلا أن (فورنل) رغم أنه كان تواقاً لتولى هذا العمل فإنه لم يقبله لأنه لم يرض أن يقل مرتبه عن ٢٤٠٠ فرنك سنوياً (٢) ، وقد عادر (فورنل) مصر في ٢٩ مارس عام ١٨٣٤ فوصل فرنسا في ٢٩ أبريل .

و قد كان لرحيل (فورنل) أبلغ الأثر على نفس الأب (انفانتان) الذى اعترف بمعجزه عن قيادة الاتباع وترك لهم حرية اختيار الطريق الذى يسرون فيه ، وكان من أثر ذلك أن فضل (هولشتين) أن يلحق هو الآخر (بفورنل) أما

Journal de Fournel, Arsenal No. 7828 D'Allemagne, Op. (١)
Cit., P 403.

Lettre de Fournel à Enfantin, Arsenal No. 7614, fo. 7 (٢)
D'Allemagne, P. 404.

زميلاه (أوليفيه) و (أوربان) اللذان كانا معه في السويد فقد عادا إلى القاهرة (١) .

ولم يكن (فورنل) و (هولشتين) هما الوحيدان اللذان فضلا العودة إلى فرنسا بل لحق بهما بعد شهر قلائل زميلهما (بارو) ، ذلك أنه بعد وصول (انفانتان) إلى مصر بفترة وجيزة رحل (بارو) إلى الاستانة حيث أخذ يرأس الصحف الباريسية ويدها بالمقالات عن الشرق ليجمع من المال ما يكفيه للقيام برحلة إلى روسيا ، وعندما حاول (بارو) دخول روسيا في أبريل ١٨٣٤ حرمت عليه الحكومة الروسية النزول على سواحلها على البحر الأسود ، بسبب عدم ارتياحها إلى الجماعة التي ينتمي إليها ، فعاد (بارو) إلى الاسكندرية فوصلها في ٢٠ يوليو ١٨٣٤ وعاش بجوار (انفانتان) في منطقة القناطر بعض الوقت إلا أنه لم يدمج مع بقية الاتباع فغادر القاهرة في ٨ نوفمبر ١٨٣٤ عائداً إلى فرنسا .

هذا هو نشاط سان سيمونيين من أجل مشروع القناة في تلك الفترة ، وأهم ما يلاحظ على هذا النشاط أنه اقتصر على ناحيتين الأولى محاولة افناع (محمد علي) بالمشروع وقد فشلوا في ذلك ، والناحية الأخرى تتمثل في القيام بدراسات وأبحاث تمهيدية في منطقة برزخ السويد ، ورغم قيامهم بهذه الدراسات إلا أنها لم تسفر عن قيامهم بوضع مشروع محدد لتوصيل البحرين ومن هنا كان نشاطهم في هذه الناحية يعتبر ناقصاً من الوجهة الفنية وهذا النقص سوف يتلافونه في نشاطهم المقبل من أجل مشروع القناة .

ورغم رحيل (فورنل) وفتل سان سيمونيين في الحصول على موافقة (محمد علي) على مشروع توصيل البحرين فقد عولوا على المشاركة في المشروعات الأخرى لعل الفرصة تسنح فيما بعد ويتحقق حلمهم في تنفيذ مشروع القناة .

(١) Lettre d'Enfantin à Ollivier, Holstein et Urbain, en 13 Fev. 1834, Arsenal 7618.

(٢) Lettre de Barraut à Enfantin en 16 Juillet 1834, Arsenal 7614, fo. I Verso . D'Allemagne, P. 392.

الفصل الثالث

نشاء السان سيمونيون في مصر

السان سيمونيون ومشروع القناطر :

كان ضياع جزء كبير من مياه النيل في البحر المتوسط دون أن تفيد منه البلاد موضع اهتمام المهيمنين على شئون مصر في مختلف العهود ، وقد أثارته هذه المشكلة اهتمام (بونايرت) في أثناء حملته على مصر ، ذلك أن مصر كانت تتبع نظام الري الحوضي وبذلك كانت الأرض لا تزرع إلا مرة واحدة في السنة ، كما كان هذا النظام لا يصلح للزراعات الصيفية . ولما كان (محمد علي) مهتما بزراعة القطن وهو غلة صيفية فقد أصبح من الضروري توفير الماء في فصل الصيف ، ففكر في إنشاء قناطر تحجز مياه النيل للارتفاع بها في رى أراضي الدلتا أيام انخفاض النيل وقد اقترح المهندس (لينان دى بلفون Linant de Bellefonds) إنشاء تلك القناطر على فرعى النيل قرب رأس الدلتا ، ووافق الباشا وعهد إلى (لينان) بتقدير نفقات المشروع وحاجات العمل ، وتألفت لجنة لبحث مشروع (لينان) والمشروعات الأخرى المقدمة من غيره بخصوص إقامة القناطر ، ووافقت اللجنة على مشروع (لينان) في أواخر عام ١٨٣٣ ، عندئذ قرر (محمد علي) أن يعرض على المجلس العالى مشروع القناطر مع مشروع السكة الحديد بين القاهرة والسويس الذى كان يؤيده (جالواى Galloway) الإنجليزى ، ومشروع القناة الذى كان يؤيده السان سيمونيون .

وعندما عرضت هذه المشروعات على المجلس العالى في ٢٨ ، ٢٩ ، ٣١ يناير عام ١٨٣٤ — ورغم دفاع كل فريق عن مشروعه — فقد وافق المجلس العالى على مشروع القناطر مفضلا إياه على مشروعى السكة الحديد والقناة . فقد كان (محمد علي) يعتقد أن القناطر لو أنشئت فإن فائدتها سوف تعود على مصر ذاتها ، أما مشروع السكة الحديد ومشروع القناة — فرغم ما قد يعود به كل منهما على

مصر من فائدة إلا أن الدول الأجنبية تسعى إليهما من أجل فائدتهما ، كما تعارض
انجلترا فرنسا بمشروع السكة الحديد ، وتعارض فرنسا إنجلترا بمشروع القناة ،
وأيمن (محمد علي) أنه لو فضل أحد المشروعين على الآخر فإنه لا بد وأن يغضب
إحدى الدولتين (١) .

وفي ٣ فبراير عام ١٨٣٤ عهد (محمد علي) إلى (لينان) ببدء العمل في القناطر
واقترح عليه لإشراك من يرى فائده من لإشراكه من السلطان سيمونيون ، وفي ١٢ مايو
عام ١٨٣٤ بدأ العمل رسمياً في إقامة القناطر (٢) .

ولم يكن السلطان سيمونيون راضين عن تفضيل محمد علي لمشروع القناطر على
مشروع القناة ، إذ كانوا يعتقدون أن مشروع القناة عمل عالمي يعود بالنفع على
العالم كله ويؤدي إلى تماسك أقطار العالم وتربطها ويرون في ذلك تحقيقاً لمبادئهم
في الوحدة العالمية ، بينما كانوا يعتبرون مشروع القناطر — رغم فائدته — مشروعاً
يتصف بالانانية لأنه مشروع قومي بحث لا يفيد إلا مصر وحدها (٣) .

ومع هذا فنجد اعتراف (محمد علي) بتنفيذ مشروع القناطر وكلف (لينان)
بذلك سارع الأب (انفانتان) بوضع خدماته وخدمات زميله (لامبير
Lambert) تحت تصرف الباشا للمساهمة في مشروع القناطر ، فقد اعتقد السلطان
سيمونيون أن الطريق الوحيد لتحقيق هدفهم وتنفيذ مشروع القناة هو المشاركة
في المشروعات الأخرى في مصر وإثبات كفاءتهم ومقدرتهم حتى تسنح الفرصة
لتحقيق حلمهم الكبير وهو مشروع القناة ، ومن ثم فإن مشاركتهم في مشروع
القناطر تعتبر خطوه في سبيل تنفيذ مشروع القناة (٤) . كما أن الأب (انفانتان)
أراد أن يشغل مهندسيه ومن تبعه من العمال في عمل ما حتى تحين فرصة مشروعهم

Husny, H. : Le Canal de Suez et la Politique Egyptienne (١)
P 180.

(٢) دكتور محمد فؤاد شكرى : بناء دولة ص ٤٣ - ٤٥ .

(٣) ، (٤) Lettre d'Enfantin au General Soliman Bey, en 16 (٤)
Mai 1834, Arsenal 7618, fo. 41 verso D'Allemagne, P. 407.

الأكبر (١) .

وقد كان أمام (لينان) صعوبات ليست بالهينة وعقبات لا بد من تذليلها .
ولذلك قبل ما اقترحه عليه (محمد على) من الاستفادة من جهود السان سيمونيين ،
وقد وجد (لينان) فعلا من بينهم كثيرين من المهندسين الأكفاء .

ومنذ أخذ (انفانتان) على عاتقه المساهمة في مشروع القناطر أخذ يبدى
به اهتماما كبيرا ، فرفع إلى (لينان) في ٩ مارس ١٨٣٤ برنامجا مفصلا للخطوات
التي يجب اتباعها ، فاقترح البدء أولا بالاستعدادات للمشروع على ألا يبدأ التنفيذ
إلا بعد تمام الاستعدادات . واقترح البدء بمسح المنطقة التي ستقام فيها القناطر
وتجهيز المواد والمعدات اللازمة وتجهيز الطرق الضرورية لنقل المهامات ، وكذلك
إقامة مدرسة للهندسة في منطقة القناطر يلتحق بها عدد من الطلبة المتابعة الماران
العملي أثناء دراستهم النظرية (٢) .

وكان الأب (انفانتان) والمهندس (لامبير) على رأس قائمة السان سيمونيين
الذين ساهموا في مشروع القناطر ، فقد غادرا القاهرة في ٩ مارس ١٨٣٤ إلى
المنطقة المزمع إقامة القناطر فيها ، ومنذ وصولهما وهما مشغولان بأعمال القياس
ومسح المنطقة .

وفي أواخر يونيو ١٨٣٤ بدأت وفود من المتطوعين الجدد عن جمعهم
(دوجويه Duguet) يصلون إلى منطقة القناطر وكان في مقدمتهم الطبيب (لاشين
Lachèze) ، كما وصل بصحبته بعض نساءهم وزوجاتهم حتى لقد فكر (انفانتان)
في أن يستفيد منهن باستخدامهن في تعليم البنات الأوروبيات في مدرسة تنشأ
لهذا الغرض في منطقة القناطر (٣) .

وانضم إلى السان سيمونيين المشتغلين إلى جانب (لينان) في منطقة القناطر
المهندس (براكس) بعد عودته من الاستانة ، والحداد (ديمولار Dumolard)

D'Allemagne, P. 407.

(١)

Note-Projet du père Enfantin à Linant, en 9 Mars 1834, (٢)

Arsenal - 7618, fo. 29, D'Allemagne Les St. Simonien, P. 406.

D'Allemagne . Les St. Simonien, 409

(٣)

والميكانيكي (الكسندر Alexandre) اللذان وصلا من فرنسا . وإلى جانب هؤلاء استدعى (انفانتان) زميليه (أوار) و (برنو) وكانا لا يزالان في فرنسا ، فكتب إليهما منذ ١٦ مارس ١٨٣٤ يستدعيهما « من أجل مشروع السويس ، وكلفهما باصطحاب عدد من المهندسين معهما ، وخاصة أولئك المتخصصين في الأعمال المائية » . وقد وجد (أوار) و (برنو) صعوبة في إقناع أحد من المهندسين بالذهاب إلى مصر للعمل تحت لواء السان سيمونيين كمتطوعين . وحتى بعض المهندسين الإيطاليين اللاحقين إلى فرنسا والذين سبق لهم أن اشرفوا على إدارة الأعمال المائية على نهر الوفاينهم - رغم موافقتهم على مرافقة (أوار) و (برنو) إلى مصر إلا أنهم في مشروعات السان سيمونيين - إلا أن العربة التي اعترضت سبيل حضورهم إلى مصر كانت مسألة الأجور ، ولم تفلح محاولات (أوار) خصوصاً لإقناعهم بعظمة المشروعات التي سيواجهون فيها كمتطوعين^{٢١} .

وأخيراً وصل (أوار) و (برنو) إلى الاسكندرية في ٢٠ أغسطس ١٨٣٤ ، وبصحبةهما الطبيب (فورساد Foucade) وهو جراح بالحرس الفرنسي وحصل على إجازة لمدة عام وانضم إلى السان سيمونيين المرافقين (لأوار) و (برنو) في رحلتهم إلى مصر . وما أن علم (انفانتان) بوصولهم دون أن يكون معهم مهندس متخصص في الأعمال المائية ممن كان يتوقع حضورهم حتى أصيب بخيبة أمل .

وتوالى حضور أعضاء جماعة السان سيمونيين من فرنسا إلى مصر ولحقوا بالأب (انفانتان) في منطقة القناطر ، ففي ١٤ ديسمبر ١٨٣٤ وصلت (سوزان دي فوالكان Suzanne de Voilquin)^(٢) ومعها المهندس المعماري (جوندريه Gondriet) ومهندس المناجم (دروو Drouot) الذي طلب لإجازة غير محددة

Lettre d'Enfantin à Hoart et Bruneau en 16 Mars 1834, (١)

Arsenal 7618 fo. 21 D'Allemagne, P 406.

Lettre de Hoart à Enfantin en 28 Avril 1834, Arsenal (٢)

7618, f.o 25 , D'Allemagne, P. 411

(٣) وقد نشر لها في عام ١٨٦٦ كتاب بعنوان :

Souvenirs d'une fille du Peuple, ou la St. Simonienne en Egypte 1834 - 1836.

من إدارة مناجم الملح في فرنسا والتي كان يعمل بها لكي يحضر إلى ممر ويجعل متطوعاً في مشروع القناطر أو يلبس من لدى الباشا إحدى الوظائف المناسبة لخبرته^(١). ومنذ أخذ أعضاء جماعة السان سيمونيين على عاتقهم المساهمة في مشروع القناطر وهم مشغولون جداً بأعمال القياس ومسح الأراضي ورسم الخطط، كما شارك كل من (أوار) و (بروو) و (براكس) المهندس (لينان) في رسم خطة العمل في مشروع القناطر وانجزوا الكثير من الخرائط والتصميمات، وكان السان سيمونيون يعيشون في منطقة القناطر كمتطوعين يتسلمون حياهم وموتهم من الطعام والأدوات.

ولقد شهد القنصل الروسي (دوهاميل Duhamel) وفرد السان سيمونيين يحضرون وعلى رأسهم (أنفانتان) كي يستتركوا في مشروع القناطر فذكر أنه «كان من بينهم كثير من المهندسين المشهورين الذين تلقوا علومهم في مدرسة الهندسة العليا»^(٢).

ويبدو أن (لينان) كان يشعر أن ثمة مؤامرة تدبر لإبعاده عن إدارة مشروع القناطر، واعتمد أن (لانفانتان) يدا في هذه المؤامرة لكي يحل هو محل (لينان)^(٣) ومن الممكن أن تكون شكوك (لينان) صحيحة، فلعل (انفانتان) لمس في (لينان) عدم المقدرة على إتمام مشروع القناطر فرأى أن ينقل إدارة المشروع إلى السان سيمونيين وفيهم كثير من المهندسين الأكفاء، ولعل (انفانتان) - بالاشراف الرسمي على المشروع ونجاحه في تنفيذه - يستطيع بعد ذلك إقناع (محمد علي) بمشروعاته الأخرى في مصر وفي مقدمتها مشروع القناة بين البحرين. ويؤيد ذلك ما عبر عنه (انفانتان) من أن نجاحهم في مشروع القناطر - رغم عدم إيمانهم به - يدعو إلى الاغتراب على اعتبار أنه سيكون تحت إمرته جيش من العمال يقدر بالآلاف يستطيع فيما بعد أن يوجههم إلى مشروعاته الأخرى^(٤).

Journal de Lambert en 16 Decembre 1834, Arsenal 7728 (١)
D'Allemagne, P. 413.

Du Duhamel à Nesselrode, d'Alexandrie en 9 Sept. 1834, (٢)
Cattaui - Le Regne de Moh. Ali d'Après Les Archives Russes en
Egypte, T II (La Mission du Colonel Duhamel, 1834-37), P. 158.

D'Allemagne, P. 413.

(٣)
(٤) ذكر محمد طلعت عيسى: اتباع سان سيمون ص ١٥٥.

ومهما يكن من أمر اشتراك (انفانتان) في المؤامرة صد (لينان) فإن إحساس الأخير يدل على أن (انفانتان) كانت له من الصفات والمزايا ما جعل (لينان) يخشى على مركزه في تنفيذ مسروعات (محمد علي) من أن يناهسه فيها ، إذ الواقع أن (انفانتان) كانت له هبة عظيمة ليس فقط بين زملائه بل كذلك عند كل من يتصل به ، ورعم أنه كان قد ترك الهندسة منذ مدة طويلة بما جعل البعض يعتقد بأنه لم يعد قادراً على إدارة أى مشروع من المشروعات ، إلا أن وجوده كان ضرورياً وفعالاً فقد كان العامل الروحي للنشاط الاتباع (١) .

ولما ذلك الشعور من جانب (لينان) ورغبة من (انفانتان) في أن يستمر الثوام بين (لينان) وبقية السان سيمونيين المستغلين في منطقة القناطر عادر (انفانتان) منطقة العمل وعاد إلى القاهرة حيث أقام لدى (سليمان باشا الفرنساوى) وهناك أتيحت له فرصة التفكير في هدوء في مشروعاته العديدة الممثلة (٢) .

وبعد أن أقام (انفانتان) فترة لدى (سليمان باشا) خرج هذا في جولة تنميشية في الأقاليم فاصطحب معه (انفانتان) فعادرا القاهرة في ٧ أكتوبر ١٨٣٤ ووصلا إلى دمياط ، وفي أثناء هذه الرحلة كان (انفانتان) يبدي كثيراً من النشاط ويعبر عن آرائه ومقترحاته بشأن الإصلاحات التي كان يرى وجوب القيام بها والمنشآت التي يجب إقامتها في هذه المناطق ، وعاد (انفانتان) مع (سليمان باشا) إلى القاهرة في أوائل نوفمبر ١٨٣٤ حيث لقيا هناك المارشال (مارمون Marmont) الذي كان (لويس فيليب) قد أعفاه من منصبه في الجيش الفرنسي فقام برحلته المشهورة إلى الشرق وقد زار خلالها مصر فأعجى بها بضعة أشهر . وبقى (انفانتان) في القاهرة حتى ١٤ ديسمبر ١٨٣٤ حين عاد لمزاولة نشاطه في منطقة القناطر .

وبينما الكل يعمل بهمة ونشاط في مشروع القناطر وصل إليهم نبأ اعتزام (محمد علي) لإيقاف العمل في المشروع لما لمسه من نقص في الإعداد له وبسبب

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : المصدر السابق ص ١٥٠ .

D'Allemagne, R. . Les St. Simoniens, P. 412.

(٢)

انتشار وباء الطاعون ، ذلك الوباء الذى فتك بالكثيرين من أتباع (انفانتان) وهم فى ميدان العمل .

وفد كان لتوقف (محمد على) عن السير فى إتمام مشروع القناطر أثره على نفس الأب (انفانتان) الذى عبر عن دهشته لهذا التصرف واتخذ دليلا على عدم مقدرة مصر على النهوض وحدها بتمثل هذه المشروعات « فكل شئ يشهد بعدم مقدرة مصر على تنفيذ مشروع مماثل دون الاستعانة بأوروبا (١) » .

وأيقن (انفانتان) كذلك أن مشروع القناة بين البحرين لن يخرج إلى حيز الوجود دون معونة الدول الأوروبية .

ورغم انسغال السان سيمونييه فى مشروع القناطر وإنما كهم فى تنفيذه فإنهم لم ينفطعوا عن التفكير فى مشروعهم الأساسى الذى كان رائدهم فى الرحيل إلى مصر ألا وهو مشروع القناة ، وفى ذلك يقول الأب (انفانتان) .
« وسيظل ماثلا دائماً أمام أعيننا البحر المتوسط والبحر الأحمر والبرزخ الذى سرف لشقه (٢) » .

وفى أثناء زيارة (مارمون) خلال عامى ١٨٣٤ و ١٨٣٥ ، والى سبقت الإشارة إليها تحدث المارشال مع (محمد على) فى ١٤ يناير ١٨٣٥ بخصوص مشروع القناة وبناء على هذا الحديث طلب (محمد على) أن ترفع له مذكرة عن المشروع ، فانتز (انفانتان) الفرصة وعهد إلى (لامبير) بإعداد مشروع لتوصيل البحرين على نمط المشروع الذى كان قد وضعه المهندس (لوپير) أيام الحملة الفرنسية ، كما طالب منه كذلك إعداد خريطة لمصر وغير ذلك من الخطط والبيانات المتصلة بمشروع القناة (٣) .

Lettre d'Enfantin à Lambert en 7 Août 1835, Arsenal (١)
3615, fo. 17 : D'Allemagne, P. 415.

Lettre d'Enfantin à Hoart et Biuneau en 16 Mars 1834, (٢)

Arsenal 7618, fo. 21 . Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, P. 212, D'Allemagne P. 406.

Lettre d'Enfantin à Lambert en 15 Janvier 1835, Arsenal (٢)
7618, fo. 112 . D'Allemagne, P. 414.

إلا أننا لا نكاد نسمع شيئاً عن آثار تلك الدراسة ، ولعل هذا يرجع إلى أن (محمد علي) وإن كان يسجع الدراسات والأبحاث المتصلة بمشروع القناة إلا أنه لم يكن يرى الوقت مناسباً لتنفيذه ، هذا علاوة على ما حل بالسان سيمونييين من كوارث بسبب موت كثير من الأتباع نتيجة تفشى الطاعون واشغالهم تبقى منهم بأعمال أخرى .

* * *

السان سيمونيون ونشاطهم التعليمي في مصر :

ولم تكن مساهمة السان سيمونييين في مشروع القناطر هي كل ما تميخص عنه نشاطهم في مصر في تلك الفترة ، بل كان لهم كذلك نشاط ملموس في النواحي التعليمية في هذه البلاد وهو ميدان له أهمية كبرى في نظرهم ، حيث كانوا يرون وجوب تعهد تلك النواة التي بذرها (بوناپرت) في مصر عندما أسس الجمع العلمي خلال حملته المعروفة .

وعندما كان (محمد علي) يفكر في إقامة القناطر كان يفكر كذلك في إنشاء مدرسة للهندسة ليتخرج منها مهندسون يستعين بهم في تنفيذ مشروعاته المختلفة في البلاد ، وقد اقترح (انفانتان) - كما رأينا - إنشاء مدرسة للهندسة في منطقة القناطر وذلك ضمن المقترحات التي ذكرنا أنه قدمها في ٩ مارس ١٨٣٤ إلى (لينان) ، وكان (محمد علي) قد اختار منذ ٢٤ ربيع الثاني ١٢٤٧ هـ (١٨٣٣ م) بعض تلامذة القصر العيني لدراسة هندسة الري على يد مهندس إنجليزي استدعى من إنجلترا ، فقلعهم بعد عامين إلى المنطقة المزعم لإنشاء القناطر بها ، وعين أستاذاً عليهم هناك (محمد بيومي أفندي) بعد انتهائه من دراسة الهندسة وأشغال القناطر في فرنسا ^(١) . وهكذا تحققت فكرة (انفانتان) ، وارتفع عدد تلاميذ المدرسة إلى ستين تلميذاً وأصبح في استطاعتهم الاستفادة عملياً أثناء أعمال بناء القناطر إلى جانب دراساتهم النظرية ^(٢) ، لولا أن هذه المدرسة لم يقدر لها الاستمرار

(١) دكتور أحمد عرن عبد الكريم : تاريخ التعليم في عصر محمد علي ص ٣٦١ .

D'Allemagne Les St. Simoniens, P. 418.

(٢)

بسبب التوقف في بناء القناطر ذاتها ، فضمنت بعد ذلك (١٨٣٦) إلى مدرسة المهندسخانة ببولاق .

وفي ٢٦ أغسطس ١٨٣٤ رفع (أنفانتان) إلى (سليمان باشا المرئساوى) — بناء على طلبه — مشروعا لإعادة تنظيم المدارس والإشراف عليها ، وقد اقترح (أنفانتان) في هذا المشروع إنشاء (مجلس للتعليم العام) (١) ، كذلك إنشاء (لجنة استشارية للعلوم والفنون) (٢) ، وقد تحققت هذه الأفكار التي اقترحها (أنفانتان) إذ أمر (محمد علي) بتأليف (مجلس عام) للنظر في تنظيم المدارس ، وكان هذا المجلس برئاسة (مصطفى مختار بك) ومن أعضائه (لاميير) و (كلوت بك) و (حكيكيان افندي) والشيخ (رفاة) و (محمد افندي بيوى) وغيرهم . وقد اقترح هذا المجلس (١٨٣٦) تقسيم التعليم إلى ثلاث مراحل : ابتدائية وتحضيرية وخصوصية ، ووضع المجلس اللوائح لكل مرحلة من مراحل التعليم (٣) . وقد حل هذا المجلس بعد انتهاء مهمته ، ثم تكررت لجنة في عام ١٨٣٦ أيضاً كانت مهمتها البحث باستمرار في أمور القراءة والكتابة والتعليم أى كانت تختص بالشئون الفنية الخاصة بالمدارس (٤) ، وكانت لجنة دائمة وعرفت باسم (شورى المدارس) أو (مجلس المدارس) (٥) .

وعندما أنشأ (محمد علي) مدرسة المعادن في عام ١٨٣٤ آلت إدارتها — قبل صها إلى مدرسة المهندسخانة في عام ١٨٣٦ — إلى (لاميير) ، وكان (لاميير) — كما سبق القول — متخصصاً في أعمال التعدين والمناجم . وبعدما التفت مدرسة المهندسخانة في بولاق عام ١٨٣٤ وصحت لها بعد ذلك مدرسة المهندسين بالقناطر الخيرية ومدرسة المعادن بمصر القديمة نظمت مدرسة المهندسخانة في

(١) " Conseil d'Instruction publique "

(٢) " Comité Consultatif des Sciences et des Arts "

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى : بناء دولة ص ٩٧ ، دكتور أحمد عرت عبد الكريم : تاريخ السليم في عصر محمد علي ص ٩٣ — ٩٥ .

(٤) كانت المدارس تابعة لدewan الجهادية من الناحية الإدارية .

(٥) دكتور محمد فؤاد شكرى : المصدر السابق ص ٩٨ . دكتور أحمد عرب عبد الكريم :

المصدر السابق ص ٩٧ .

عام ١٨٣٦ ، وقد تقدم — (أنفانتان) و (لامبير) بمقتراحات بشأن النظام الواجب اتباعه فيها لكي تكون على نبط مدرسة الهندسة العليا بباريس .

وبعد أن أصيب السان سيمونيون بحسارة فادحة نتيجة وفاة كثيرين منهم بسبب الطاعون ورحيل الأب (أنفانتان) وبعض اتباعه إلى فرنسا في أواخر عام ١٨٣٦ شارك من بقي من السان سيمونيون في مصر في كثير من المؤسسات التعليمية وساهموا في نهضتها وتقدمها ، فقد طلب في عام ١٨٣٨ من (شارل لامبير) أن يقوم بالتدريس ساعتين يومياً بمدرسة المهندسخانة بولاني لأربعة من التلاميذ كانوا قد عادوا من فرنسا دون اتمام دراساتهم . وفي سبتمبر ١٨٣٨ عين هؤلاء بعد تخرجهم مدرسين بالمدرسة و (لامبير) مديراً لها ويشاركه في الإدارة (حكيكيان افندي) ، وكانت دروس الطبيعة والكيمياء والخرائط تحت اشراف (لامبير) ، ودروس البناء تحت اشراف (حكيكيان) ، وكان هذا أول عهد (شارل لامبير) بإدارة مدرسة المهندسخانة ، وبعد ذلك بثلاثة أعوام نقل (حكيكيان بك) واستقل (لامبير) بإدارة مدرسة المهندسخانة وطل بها حتى أبريل عام ١٨٤٩ حين خلفه فيها (علي مبارك) (١) .

وفداهم (لامبير) بالنهوض بمدرسة المهندسخانة ، وكان يسعى لتدريب الوظائف لخريجها تنجيهاً للطلبة على النفائ في الدراسة مما ساعد على نجاح المدرسة في تخريج عدد كبير من المهندسين والمدرسين المصريين وكذلك تعريب كثير من الكتب الرياضية ، حتى أنه في عام ١٨٤١ بعد أن تمت التسوية المصرية العثمانية وظهرت الحاجة إلى إعادة النظر في النظام التعليمي في مصر على ضوء حاجات البلاد الجديدة صدر أمر عال في تلك السنة (١٨٤١) بتشكيل لجنة لتنظيم التعليم وكانت اللجنة تتكون من (سيان باشا الفرنساوي) ونظار بعض المدارس الخصوصية منهم (لامبير) ناظر مدرسة المهندسخانة و (بيرون Perion) ناظر مدرسة الطب البشرية وكان أيضاً من السان سيمونيون ، والشيخ رفاعة ناظر مدرسة الآلسن وغيرهم ، وعندما شرعت اللجنة في بحث المدارس تلو الأخرى على ضوء احتياجات

(١) دكتور أحمد عرب عبدالكريم : المصدر السابق ص ٣٧٤ — ٣٧٥ ؛ أمين سامي : التعليم في مصر ص ٤٧ من الملحقات .

البلاد إلى خريجيها وعند ما وصلت اللجنة في بحثها إلى مدرسة المهندسخانة اعترفت اللجنة بالمتقدم العظيم الذي أحرزته المدرسة في النهضة العلمية وعزت ذلك إلى دقة ناظرها (لامبير) وهمة أساندها ، وخلصت من ذلك إلى تقرير الإبقاء عليها لأهمية خريجيها (١) . ولما تولى إبراهيم باشا الحكم في يونيو ١٨٤٨ عقب اعتزال أبيه وشرع في تنظيم التعليم على أسس جديدة كان ساعده الأمين في ذلك (لامبير بك) ناظر مدرسة المهندسخانة (٢) ولم تكن جهود (لامبير) قاصرة على مدرسة المهندسخانة بل كان كذلك يدرس الرسم بمدرسه السورارى ، فكان يخرج بالتلاميذ إلى المسحراء ليعلمهم تخطيط البلاد ، كما ساهم أيضاً في عام ١٨٣٦ في اللجنة التي نيط بها تنظيم مدرسة الطبوجية (٣) .

ولم يكن (لامبير) هو الوحيد من السان سيمويزين عند ما ساهم بهذا النصيب الكبير في خدمة المؤسسات التعليمية في مصر ، فهذا الطبيب (بيرون) أحد أفراد جماعة السان سيمويزين يتولى نظارة مدرسة الطب البترى منذ عام ١٨٤١ (٤) وانعم عليه برتبة القائمقام في أواخر عام ١٨٤٥ وطل في منصبه حتى استقال عام ١٨٤٦ وعاد إلى فرنسا كما اشترك (بيرون) مع (سليمان باشا) و (لامبير) في لجنة تنظيم التعليم عام ١٨٤١ (٥) .

وفد تولى (برنر Biuneau) إدارة مدرسة الطبوجية بطره من مارس ١٨٤٠ إلى أبريل ١٨٤٧ (٦) وأقامها على النموذج الذى تسيير عليه مدرسة الهندسة العسكرية بباريس . كما تولى (ديشارم Descharmes) إدارة مصلحة الطرق والكبارى ما بين عامى ١٨٣٨ و ١٨٤٥ .

ومنذ مارس ١٨٣٤ وضع (أوليفيه Ollivier) و (توشه Toche) (

(١) دكتور أحمد عرت عبد الكريم : العام في عصر محمد على ص ١٣٠ و ٣٦٨ .

(٢) نفس المصدر ص ٢٤٦ - ٢٤٧ .

(٣) نفس المصدر ص ٣٨٠ - ٤٠٠ - ٤٠٩ .

(٤) Oeuvres de St Simon et d'Enfantin, T. XII, P. 13-15

(٥) دكتور أحمد عزب عبد الكريم : المصدر السابق ص ٢٨٤ .

(٦) أمين سامى : التعليم في مصر ص ٥٢ من الملتحق . دكتور أحمد عرت عبد الكريم :

التأميم في عصر محمد على ص ٤٠٦ .

و (بوفور Beaufort) مشروعا لتنظيم مزرعة نموذجية لكي تكون نواة لمدرسة زراعية ، وكان الأب (انفانتان) متحمسا لهذا المشروع ورأى أن يتولى إدارته رجل كفء ، ولذلك أرسل يستدعى أحد أعوانه المخلصين من فرنسا وهو (بيتيه Petit)^(١) أحد حريجي مدرسة الزراعة في (روفيل Roville) وذلك برسالة بتاريخ ٣١ مايو ١٨٣٤ ، وقد أوضح انفانتان لزميله (بيتيه) في رسالته هذه أنه وإن كان المشروع الرئيسي بالنسبة لهم هو مشروع القناة بين البحريين إلا أنه من أجل الوصول إلى هذا الهدف لابد من المساهمة في النشاط العام في البلاد في مختلف النواحي ، ولذلك فإن (انفانتان) كان يعتبر مشروع المزرعة النموذجية عظيم الأهمية رغم ما قد يبدو من ضآلته^(٢) .

ولبي (بييميه) نداء زعيمه (انفانتان) ووصل إلى مصر في نوفمبر ١٨٣٤ يرافقه زميل له يدعى (بسكودي دومبال Busco du Dombasle) ، وفي ٨ ديسمبر ١٨٣٤ قدم (بسكودي دومبال) مذكرة حول تنظيم المزرعة النموذجية بين فيها أن الهدف من إنشائها هو إقامة مدرسة زراعية على نمط مدرسة (روفيل) في فرنسا ؛ وهدفها تعليم الزراعة لمائة من الفتيان سنوياً ، والعمل على إدخال آلات الزراعة الحديثة للتسهيل من نفقات الأعمال الزراعية ، وتحسين سلالات الحيوانات وتهجين أصناف جديدة ، والاستفادة من الألبان في صناعة الجبن وكذلك أقملة دودة الحرير ، وطالب (بسكودي دومبال) - في مذكرته التي رفعت إلى محمد علي - بمساحة من الأرض تتراوح بين ١٠٠٠ و ١٢٠٠ فدان وعليها المباني اللازمة ، ومائة من التلاميذ بمز تتراوح أعمارهم بين ١٤ - ١٨ سنة ، وكذلك المدرسين المدرسين اللازمين لتدريس العلوم المختلفة^(٣) . ولم يطلب

(١) كان (بييه) قد حضر لأول مرة مع (انفانتان) في ٢٣ أكتوبر ١٨٣٣ ؛ ثم عاد إلى فرنسا مع (دوجونه) في مارس - أبريل ١٨٣٤ ليعمل محل (أوار) و (برونو) الذين حضرا إلى مصر في ٢٠ أغسطس ١٨٣٤ ؛ وأخيراً استدعاه (انفانتان) للمساهمة في إنشاء مدرسته الزراعية .

(٢) Lettre d'Enfantin à Petit en 3^e Mai 1834, Arsenal 76 8, (٢)

fos. 48—50 · D'Allemagne, p, 419

D'Allemagne, p. 419.

(٣)

(لسكودى دومبال) صرف مرتبات له ولزملائه فى هذه المدرسة بل طالب بالمشاركة فى أرباحها ، وكانت مدرسة الزراعة التى تأسست أولاً بنبروه عام ١٨٣٦ ثم انتقلت إلى شبرا فى عام ١٨٣٩ هى نتاج هذه الفكرة .

وبينما كان الأب (انفانتان) ومعه (لاميير) مهمكين فى مشروع القناطر مع (لينان) كان كثير من أتباع (سان سيمون) الذين وفدوا إلى مصر يسعون لشغل بعض المناصب فى الحكومة ، فهذا (كولان Collin) منهمك فى إعداد إحصاء لمصر ، كما تولى (لامي Lamy) إنشاء حظيرة الباشية ، وأصبح (كويا Cognat) و (شاربان Charpin) طبيبين بالقناطر ، وفى الوقت نفسه كان (الريك Alric) يقوم بعمل تمثال نصفى لمحمد على ، كما عهد إليه بتدريس الرسم بمدرسة الخيالة بالجيزة ، وإلى جانب ذلك طلب (كلوت بك) من (ماشيرو Machereau) أن يقوم بالتدريس فى مدرسة أبى زعبل ، وكان (أوربان Urbain) و (جرانال Granal) يقومان بتدريس اللغة الفرنسية بمدرسة المشاة بالخانكة ، وهكذا يتضح لنا كيف أن السان سيمونيين قد تغلغلوا فى كثير من نواحي النسط فى مصر تحقيقاً لأحد الأهداف التى رسموها لأنفسهم قبيل رحيلهم من فرنسا ، وذلك بالمساهمة فى المشروعات المختلفة حتى تثبت أقدامهم فى البلاد وتتاح لهم فيما بعد فرصة تحقيق مشروعاتهم الأكبر - مشروع القناة بين البحرين . وقد كان (انفانتان) سعيداً بهذا النجاح الذى حققه أتباعه فى مصر (١) ، ومع ذلك لم يكن جميع أفراد جماعة السان سيمونيين فى مصر يشغلون وظائف أو يقومون بأعمال تدر عليهم معاشهم ، بل كان بعضهم بلا عمل ، ذلك أن وفودهم على مصر تتابعت حتى ازداد عددهم وصار من الصعب على الأب (انفانتان) أن يدبر مصدر الرزق لهم جميعاً فظل كثير من منهم فى حالة تعطل مثل (ماسول Massol) و (جنيفواز Genevois) و (أوليفيه Ollivier) و (مارشال Maïéchal) حتى لقد اضطر كثير منهم إلى العودة إلى فرنسا (٢).

Lettre d'Enfantin à Duguet en 7 Mai 1834, Arsenal, 7618 (١)

fo 30. Oeuvres de St. Simon et d'Enf T IX, p. 223,

D'Allemagne, p. 421.

D'Allemagne, p. 422.

(٢)

ولم يلبث الطاعون أن تفشى في يناير عام ١٨٣٥ وراح ضحيته عدد كبير من جماعة السان سيمونيين في مصر ، وكان أول من سقط منهم الطبيب (فورساد Fourcade) الذى كان يعمل بمستشفى أبى زعبل وانتقلت إليه عدوى الطاعون فأودت بحياته في فبراير ١٨٣٥ ، وتبعه (لسكو دى دومبال) الذى كان يعمل على إنشاء المزرعة النموذجية ، وفي ٩ أبريل سقط المثال (الريك) ، وفي ١٠ مايو توفي المهندس (لاي) ، ثم المؤلف (مارشال) الذى توفي في مستشفى الأوبىكية بعد أن ظل في فراش المرض تسعة عشر يوماً ، وتبعهم السكيميائى (جوندرية Gondret) ، وفي ١٧ يونيو سقط الحداد (دمولار Dumolard) في منطقة القناطر ، ولم يلبث أن توفي المهندس (أوار) الذى كان لموته في ١٢ أكتوبر ١٨٣٥ أسوأ الأثر في نفوس زملائه لدرجة أنهم اعتبروا أن الفشل قد حاق بهم وأن رسالتهم قد وصلت إلى نهايتها بوفاة (أوار)^(١).

وبسبب انتشار الطاعون رحل (انفانتان) عن القاهرة ومعه بعض الاتباع مثل (لامبير) و (ماسول) و (جنيفواز) فغادروا القاهرة في ٢٥ فبراير ١٨٣٥ على إحدى المراكب في النيل واتجهوا صوب الجنوب، وزاروا في طريقهم ابيدوس ومعبد دندرة ووصلوا إلى الأقصر حيث زاروا الآثار المصرية القديمة ، وهناك تكررت مقابلات (انفانتان) مع (ميمو) قنصل فرنسا الذى كان قد لجأ هو الآخر ومعه كثير من أعضاء الجالية الفرنسية إلى الصعيد هرباً من الوباء . وظل (انفانتان) في الأقصر حتى غادرها في ١٦ سبتمبر عائداً إلى القاهرة عن طريق النيل فوصلها في ٢٣ سبتمبر^(٢) .

ولم يكن الموت هو المصير الوحيد الذى كان ينتظر اتباع (سان سيمون) في مصر ؛ فهذا (أوربان) يتخلى عن كاثوليكيته ، إذ اعتنق الإسلام منذ ٨ مايو ١٨٣٥ ، وحذا حذوه (ماشيرو) الذى تسمى باسم (محمد أفندى) وتزوج من سيدة مسلمة أنجب منها أربع فتيات سماهن جميعاً بأسماء عربية^(٣) . وفد كان هذا

D'Allemagne : Les St. Simoniens, p. 426

(١)

Ibid, p. 422—425.

(٢)

Carré : Ecrivains et Voyageurs ... T. I, p. 267 .

(٣)

الحادث موضع سخريه (محمد على) إذ عبر عن شماتته في جماعة السان سيمونييين الذين وفدوا إلى مصر « لتحويل المسلمين عن دينهم فإذا باثنين منهم يتحولان إلى الإسلام (١) » .

وفي ٧ فبراير ١٨٣٦ احتفل من بنى في مصر من السان سيمونييين بعيد ميلاد الأب (انفانتان) ، فاجتمع اثنان وعشرون منهم حوله معبرين عن حبهم وولائهم له ، وأمضوا الليل في حديث ورقص وشراب حيث شربوا نخب أهلهم وأصدقائهم الذين خلفوهم وراءهم في فرنسا (٢) .

وهذه كان لانتشار الطاعون أثره في تفرق الاباع وتشنتهم وسوء حال جماعة السان سيمونييين ، فتركوا منطقة القناطر وعاد بعضهم إلى القاهرة ، وسافر البعض الآخر إلى الأقاليم كما رأينا ، بينما غادر بعضهم البلاد نهائياً عائدين إلى فرنسا ، ففي منتصف يناير ١٨٣٦ عاد (أوربان) و (جول سونرا (Jules Sonnerat) إلى فرنسا ، وفي أوائل مايو غادر (ماسول) و (روجيه) و (كلوريند روجيه) القاهرة عائدين إلى فرنسا مارين بسوريا ، وعندما وصلوا إلى الاسكندرية في ٩ مايو علموا بوفاة (أوليفيه) في صباح ذلك اليوم (٣) .

وهكذا وجد الأب (انفانتان) أن اتباعه يغادرون مصر إلى فرنسا الواحد منهم بعد الآخر ، علاوة على ما اختطفهم الموت ووصل عددهم إلى خمسة عشر ، ماتوا — كما يقول (انفانتان) (٤) — « في ساحة الشرف ، في سبيل العمل الذين كرسوا من أجله حياتهم ، تاركين لنا — ولى على وجه الخصوص — مهمة وشرف متابعة السير بعزم في ذلك العمل الذي سقطوا تحت وطأته » ، ولذلك غادر (انفانتان) القاهرة في ٢٣ أكتوبر مع لفي من أعوانه إلى الاسكندرية التي أبحر منها في الثلاثين

(١) Lettre d'Enfantin à Algac St. Hilaire en 5 Octobre 1835,

Arsenal 7827 d'Allemagne, 422

(٢) Souvenirs d'une fille du peuple, ou la St. Simonienne en

Egypte par Suzanne de Voilquin, citée dans : d'Allemagne, p. 430.

D'Allemagne, p 430.

(٣)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin T XII, p 8 .

(٤)

من نفس الشهر فوصل مرسيليا في ٧ يناير ١٨٣٧ تاركا في القاهرة بعض الاتباع مثل (لامبير) و (برنو) و (ماشيرو) و (جافارى) والبعض الآخر في الاسكندرية مثل (ربول) و (كولان) و (جوندرية) و (جانان) (١).

وعندما عاد (انفانتان) إلى فرنسا لم يقابل بذلك الحماس الذى كان يحلم به عندما غادرها في طريقه إلى مصر ، والذى كان يأمل أن يكون جزاءه على الأعمال التى كان ينوى تحقيقها في مصر .

وهكذا انفرط عقد السان سيمونيين في مصر دون أن يقدر لمشروعهم — مشروع القناة بين البحرين — أن يتحقق .

وقد خلف لنا السان سيمونيون في مؤلفهم و أعمال (سان سيمون) و (أنفانتان) Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin، قائمة (٢) بأسماء من رافقوا الأب (أنفانتان) في رحلته إلى مصر بين عامى ١٨٣٣ — ١٨٣٦ ، وقد تضمنت هذه القائمة أسماء خمسة وخمسين شخصا (٣) يتبين لنا منها أنه قد مات من

Op, Cit, p, 432

(١)

Oeuvres de Saint Simon et d'Enfantin, 1 XII, p. 13—15 (٢)

ملاحق البحث (ملحق رقم ١)

(٣) من بين هؤلاء ثمانية ممن درسوا بمدرسة الهندسة العليا وهم :

أوار Hoart ، لامبير Lambert ، برونو Bruneau فورنل Fournel ، براكس Prax ، تورنيه Tourneux دبرمارم Descharmes ، ودروو Drouot .
ولمى جاسب هؤلاء محذ السكمائين حوئدره Gondret جافارى Javary والرياضى
أيهون Yvon ، والمهندس المعارى لامى Lamy والرسام ماشيرو Machereau ، والحداد
دمولار Dumolard والمصور أشار Achard ، والميكاسكى الكسندر Alexandre ،
والموسقيين روجه Rogé ، ودافيد David ، والراعيين بيتيه Petit ، أوليفيه Ollivier
وسكودى دومال Busco du Dombasle ، والمثال الريك Alric ، والأطباء فورساد ،
لاشيز Lachèze ، حلا Gallat ، ريجو Rigaud ، شاربان Charpin بيرون ،
كونيا Delon ، والطبيب البيطرى سانور Santour وعدد من الأدباء والرحالة
والمشغولين بالتجارة .

هؤلاء في مصر نحو خمسة عشر شخصاً ، وأنه قد عاد منهم إلى فرنسا عشرون وبقى في مصر خمسة ، ولم تذكر القائمة مصير الباقين .

وبما يلاحظ على هذه القائمة أنها لم تتضمن الأفراد المنتمين إلى جماعة السان سيمونيين فحسب بل تضمنت كذلك بعض الأفراد ممن عملوا معهم دون أن يعتنقوا مبادئهم ^(١) ، ويؤكد ذلك أن الأب (أنفانتان) أدرج اسم (لينان دى بلفون) ضمن الاسماء الواردة في هذه القائمة رغم أن (لينان) لم يكن من السان سيمونيين ، بل كان موجوداً في مصر منذ مدة طويلة قبل مجيئهم إليها وكل ما في الأمر أنهم اشتركوا معه أثناء العمل في القناطر .

ومن نواحي الأهمية في هذه القائمة أنها أوردت أمام معظم الاسماء المصير الذي آل إليه كل منهم .

هذه هي رحلة السان سيمونيين الأولى إلى مصر ، وهي وإن كانت لم تحقق الغرض الأكبر من مجيئهم وهو شق قناة في برزخ السويس إلا أنه كان لمساهماتهم في مختلف أنواع النشاط في مصر أثر لا ينكر بل يذكر ويقدر ، وهذا المارشال (مارمون) بعد أن اجتمع بكثير من أفراد الجماعة السان سيمونية في منزل سليمان باشا وذلك خلال رحلته إلى مصر في أواخر عام ١٨٣٤ وأوائل ١٨٣٥ يعبر عن تقديره للأب (أنفانتان) ويشهد بأن له من المزايا أكثر مما هو معروف عنه . كما عبر (مارمون) ^(٢) عن تقديره كذلك للشخصيات السان سيمونية الأخرى والتي أكبر فيها حبها للعمل والخدمة وتمتعها بكفاءات ممتازة ، إذ وجد من بينهم - كما يقول - ^(٣) كثيرين ذوي علم واسع عميق ، وأن بعضهم من درس في مدرسة الهندسة العليا ، كما أشار المارشال إلى محاولة (محمد علي) الاستفادة بعض من تلك الشخصيات السان سيمونية التي اتضحت له فائدتها فوضع بعضهم في إدارة كثير من المؤسسات ، واستعان ببعضهم في مشروع القناطر تحت إمرة (لينان) .

Carre . Ecrivains et Voyageurs ... T, I, P, 270 (١)

Journal de Lambert , 1er Janvier 1835, Arsenal 7728, (٢)

D'Allemagne, p, 413

Maréchal Marmont Voyage... T. III, p, 362—368 (٣)

الفصل الرابع

استمرار بحوث القناة

(لبنان) ومشروع توصيل البحرين .

عاد الآب (انفانتان) ومن معه من الاتباع إلى فرنسا في أوائل عام ١٨٣٧ دون أن ينفدوا مشروع شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، وهو المشروع الذي ساقهم إلى مصر في عام ١٨٣٣ ، ومع ذلك فإن فكرة توصيل البحرين لم يبدل عليها ستار النسيان بعد ذلك ، إذ كان هناك من تعهدوا وبدل في سبيل دراستها وبحث إمكان تحقيقها كثيراً من الجهد والوقت وعلى الأخص (لبنان دى بلفون Linant de Bellefonds) المهندس الفرنسي الذي كان في خدمة الحكومة المصرية ، والذي كان لبحوثه ودراساته عن مشروع توصيل البحرين أثر كبير في توجيه نشاطه في سيمونيين وجهودهم في الفترة التالية من أجل تنفيذ فكرة توصيل البحرين .

ويرجع اهتمام (لبنان) بدراسة برزخ السويس ومشروع توصيل البحرين إلى عام ١٨٢٠ - ١٨٢١ عندما قام بأول رحلة في منطقة البرزخ للتعرف على معالم القناة القديمة التي كانت تربط النيل بالبحر الأحمر في العصور السابقة . وفي عام ١٨٢٢ قام (لبنان) بحولة في المنطقة الشمالية الشرقية من برزخ السويس وعلى صفاف بحيرة التمساح ، كما زار الفرما والسويس (١) .

وقد كان لهذه الريارات والجولات أثرها في إثارة اهتمام (لبنان) بمشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر ، وأخذ اهتمامه بالمشروع يتجاوز الناحية التاريخية المقتصرة على آثار القناة القديمة وحسب إلى الناحية الفنية والهندسية فعاد إلى زيارة البرزخ في عامي ١٨٢٧ ، ١٨٢٩ حيث قام بمراجعة وتحقيق المقاييس والنتائج التي توصلت إليها بعثة الحملة الفرنسية في أجزاء البرزخ المختلفة ، وخرج

(١) Linant : Mamoires sur les principaux Travaux ... p 89,

Vidal : Linant de Bellefonds, p, 239

Mazuel . L'Oeuvre Geographique de Linant, p. 243

لينان من هذه الدراسة بتأكيد مقاييس بعثة الحملة الفرنسية وتأيد وجود فرق بين مستوى البحرين المتوسط والأحمر (١) .

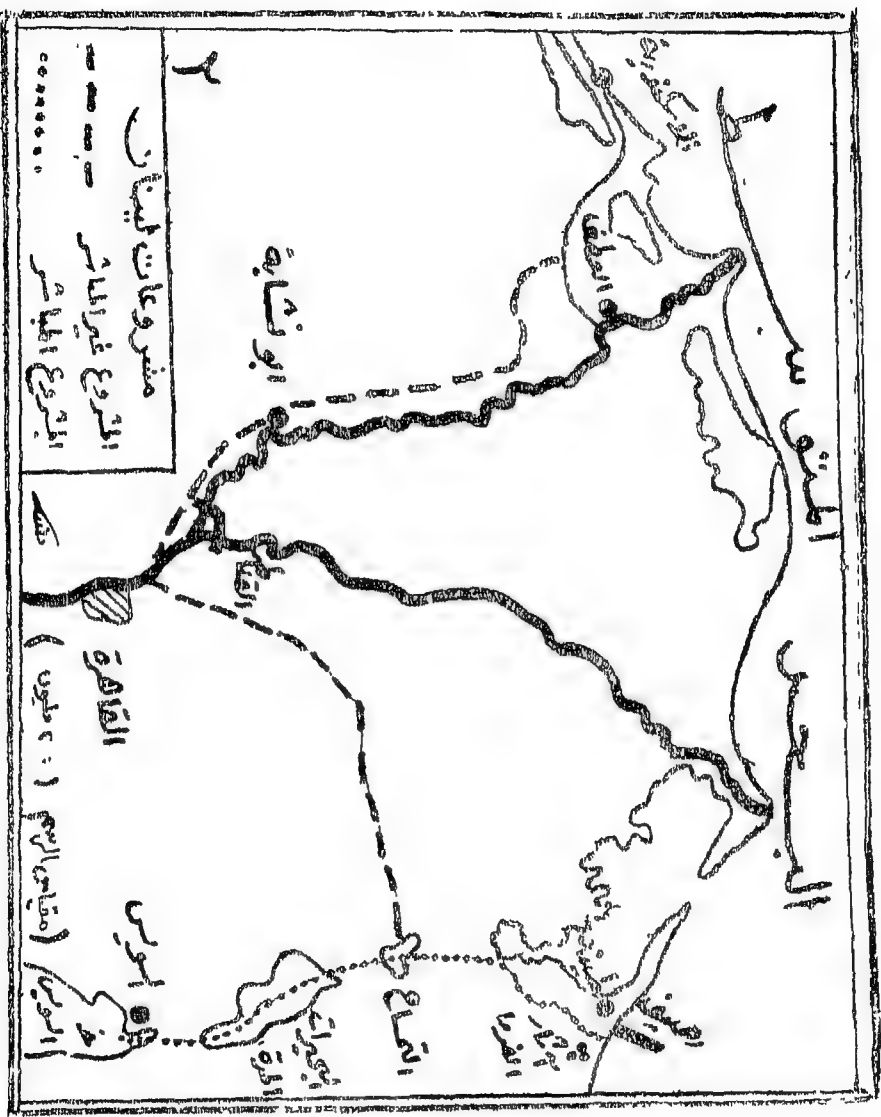
مشروع (لينان) الأول غير المباشر .

وعلى هذا الأساس شرع (لينان) — منذ عام ١٨٣٠ — في وضع مشروع لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر ، وكان هذا المشروع مقيداً بالفرق (المزعم) بين مستوى البحرين ومن ثم فقد كان مشروع (لينان) الأول يصل البحرين بطريق غير مباشر أى عن طريق النيل ، شأنه في ذلك شأن المشروع الذي وضعه (لوبيير) مع بعض الاختلاف . ذلك أن مشروع (لينان) الأول هذا كان يعتمد على إنشاء القناطر كما كان لا يستخدم فرعى النيل في الملاحة — كما فعل مشروع (لوبيير) — إلا في المسافة بين القناطر والقاهرة .

وكانت القناة في مشروع (لينان) غير المباشر تتكون من قسمين أحدهما شرقي النيل والآخر في غربيه وكلاهما يستمد ماءه من النيل أمام القناطر . وتمتد القناة من السويس إلى البحيرات المرة وتجري في هذا الجزء من القناة مياه البحر الأحمر التي تعلق عن مستوى البحيرات المرة — في تقدير (لينان) — بأربعة أمتار وواحد وتسعين سنتيمتراً ، ولذلك اقترح (لينان) — في هذا المشروع — إقامة أهوسة عند الطرف الجنوبي للبحيرات المرة التي ستملؤها مياه النيل طبقاً لمشروع (لينان) حتى لا تختلط مياه البحر الأحمر في هذا الجزء من القناة بمياه النيل في البحيرات المرة .

ومن البحيرات المرة تسير القناة — حسب مشروع (لينان) الأول — في وادى طو ميلات حتى ترعة الزعفرانية عند رأس الوادى ، ثم تستخدم ترعة الزعفرانية ذاتها ثم ترعة أبى منجى بعد تعميقهما ، وأخيراً يصل الفرع الشرقي للقناة إلى النيل عند القناطر وتستمر حتى القاهرة ثم تعود أمام القناطر مرة أخرى .

أما الفرع الغربي للقناة فإنه لا يستخدم فرع رشيد كما كان الحال في مشروع (لوبيير) وإنما يستخدم ترعة الخطاطبة التي كانت تستمد مياهها من النيل شمال رأس الدلتا بنحو ٥٠ كيلو متراً ، وقد اقترح (لينان) مدها نحو الجنوب حتى تستمد



مياها من أمام القناطر ، وتستمر الملاحة في ترعة الخطاطبة حتى تنتقل إلى ترعة المحمدية بعد تعميقها وتوسيعها (١) .

وقد اجمل (لينان) فرائد مشروعه غير المباشر بأنه يفيد نظام الري في مصر حيث أن القنارات سوف تستخدم في أعمال الري علاوة على الملاحة ، كما ذكر أن مشروعه هذا سوف يسمح بتوصيل البحرين المتوسط والاحمر وذلك بربط السويس والاسكندرية بمجرى مائى يسمح بمرور السفن التي تتراوح حمولتها بين ٢٠٠ - ٢٥٠ ط (٢) .

وهكذا نرى أن مشروع (لينان) غير المباشر لا يختلف في عموميته عن مشروع (لوبيز) ولا يزيد عليه إلا في أمر واحد وهو القناطر ، ذلك أن (لينان) اقترح إنشاء القناطر على النيل عند رأس الدلتا لكي تقوم إلى جانب عملها في الري بتعديده العناية بالماء في مختلف فصول السنة حتى في فترة التجارين وذلك حتى لا تخضع الملاحة في القناة للتغيرات الفصلية في مياه النيل ، وهذا الأمر كان إحدى النقائص التي تشوب مشروع (لوبيز) وتقال من فائدته وتجعله مشروعاً غير عملي لتوقف الملاحة في القناة في فترة انخفاض النيل .

ومع أن (لينان) في مشروعه هذا حاول علاج العيوب التي كانت تشوب مشروع (لوبيز) ألا أن مشروع (لينان) ذاته كان موضع اعتراضات جوهرية في مقدمتها أن أى مشروع لتوصيل البحرين المتوسط والاحمر بطريق غير مباشر لم يكن ليحل مشكلة إيجاد طريق قصير بين الشرق والغرب حلاً تاماً بحيث أن مثل هذا المشروع لم يكن يخدم سوى الملاحة الداخلية ولا يفيد الملاحة البحرية بين البحرين المتوسط والاحمر ، وعلى ذلك لم تكن القناة غير المباشرة هي المشروع الذي يمتنظره العالم لكي يستفيد منه فائدة تامة وبحققة (٣) .

Société d'Etudes de l'Isthme de Suez, Travaux de la (١)

Brigade Française, Rapport de l'Ingénieur, p. 112-113

Linant Memoires ... p. 236 (٢)

Société d'Etudes ... Travaux de la Brigade Française, (٣)

Rapport de l'ingénieur, p. 114

كما أن مشروع (لينان) أطال مجرى القناة عنها في مشروع (لوبيير) بمقدار ضعف ذلك الجزء من مجرى النيل الواقع بين القاهرة والقناطر المزمع لإنشاؤها ، فقد أراد (لينان) أن يحمل من مدينة القاهرة مركزاً تجارياً هاماً على الطريق المائي بين البحرين المتوسط والأحمر بحيث تمر بها جميع السفن أثناء انتقالها من بحر الأحمر . ولما كانت القناة بفرعها تستمد مياهها من القناطر حيث يرتفع مستوى الماء لا من عند القاهرة فقد أصبح يتحتم على السفن - بعد أن تقطع أحد فرعى القناة وتصل إلى القناطر - أن تتجه إلى القاهرة ثم تعود إلى القناطر مرة أخرى لنسير في الفرع الثاني للأمانة ، أى ستقطع السفن هذه المسافة بين القاهرة والقناطر ذهاباً ورجيئة (١) .

وإلى جانب ذلك فإن جعل النيل ممراً مفتوحاً أمام السفن التي تلتزم إلى جميع الدول الأجنبية كان من شأنه أن يثير المخاوف والشكوك لدى حكومة مصر ويجهلها تزدد في الموافقة على المشروع بصورة هذه ، وقد كانت مرافقة حكومة مصر أساسية لكي يخرج مشروع توصيل البحرين إلى حيز التنفيذ (٢) .

ومع ذلك فقد كان مشروع (لينان) غير المباشر خطوة إلى الأمام في سلسلة المشروعات التي وضعت من أجل توصيل البحرين المتوسط والأحمر وإيجاد طريق قصير يصل الشرق بالغرب ، وحاول (لينان) بمشروعه أن يذلل بعض الصعوبات وبخاصة عندما كشف لأول مرة عن الفائدة التي يمكن أن تعود على القناة بين البحرين من إنشاء القناطر عند رأس الدلتا بحيث تصبح الملاحة في القناة مستمرة على مدار السنة . يضاف إلى ذلك أن إزاحه الستار عن العيوب التي تعترض مشروع توصيل البحرين بطريق غير مباشر دعم الاعتماد حتى لدى (لينان) نفسه بأن الحل السليم لمشكلة توصيل البحرين يتمثل في حفر قناة مستقيمة تصل بينهما مباشرة (٣) .

ولم تكن أخبار هذا المشروع سرّاً يقتصر على صاحبه (لينان) وحده

Ibid, p, 112; Mazuel, p. 293

(١)

Husny, H. · Le Canal de Suez et la Politique Egyptienne, (٢)

P. 183 , Mazuel, p. 294

Mazuel I'Oeuvre Geographique de Linant, P. 294,

(٣)

بل تحدث بشأنه مع عدد من الشخصيات من بينهم القنصل الفرنسى فى مصر (ميمو) وكذلك نائبه (فردينان دى لسبس) وذلك فى عام ١٨٣٣ (١) . وكانت أحاديث لينان مع القنصل الفرنسى تتناول هذا المشروع غير المباشر والاشادة بفائدة وأهمية المشروع المباشر ، وقد كان لهذه الأحاديث الفضل فى إثارة الرغبة لدى (دى لسبس) فى أن يكون باعث مشروع القناة (٢) .

مشروع (لينان) الثانى (المباشر) ١٨٤٠ .

وفى عام ١٨٤٠ وضع (لينان) مشروعاً آخر لشق قناة مستقيمة بين البحرين المتوسط والأحمر (٣) ، إلا أنه يلاحظ أن مشروع (لينان) الثانى (المباشر) هذا كان يقوم على أساس استمرار اعتقاده فى وجود فرق بين مستوى البحرين .

وكان الدافع (للينان) لوضع مشروعه المباشر ما كان يعتقد من أنه إذا كان المشروع غير المباشر يخدم مصالح مصر ذاتها ويكفى احتياحات الملاحة الداخلية والرى فإن المشروع المباشر أفضل منه لأنه أقصر وأقل تكلفة وأكثر فائدة وملاءمة لأوروبا واحتياحات تجارتها ، لأن القناة المستقيمة تسمح بالمرور السريع للسفن ذات الحمولة الكبيرة (٤) .

واعتقد (لينان) أن ارتفاع مستوى البحر الأحمر عن مستوى البحر المتوسط بعدة أمتار سوف يؤدى إلى اندفاع المياه من المستوى المرتفع إلى المستوى المنخفض ولا يتطلب هذا العمل سوى شق ربوئى السوېس وسيرايوم .

(١) Linant . Memoires sur les Principaux Travaux, p. 213

(٢) Voisin Le Canal de Suez, T. I, P. 6. (Lettre de Delesseps)
à Arlès Dufour en 16 Juin 1855.

Linant Op Cit, p. 234.

Ibid, p. 213. (٣)

Ibid, p. 215, (٤)

Mazuel, p. 294

وهكذا رأى (لينان) — في مشروعه الثانى المباشر — ان اختلاف مستوى البحرين سيؤدى إلى سهولة تنفيذ مشروع القناة المباشرة حيث أن المياه المندفعة سرور تحت سهولة فى الأرض التى تتحرى عليها وتشق لنفسها مجرى تسير فيه نحو الشمال وترسعه وتعمقه بدرجة كافية ، وبذلك تناسب مياه البحر الأحمر فى سهولة ويسر دون أن تصادف عقبات تذكر حتى تصب فى البحر المتوسط . وقد رأى (لينان) فى جريان مياه النيل من القاهرة نحو المصب خبر مشجع على الأخذ بهذا رأى ، فهو يرى أن مياه النيل قد استطاعت أن تشق لنفسها مجرى يصل عمقه إلى ٩ — ١٠ أمتار رغم أن سرعة مياه النيل أقل من السرعة المقدرة لمياه البحر الأحمر فى انسيابها نحو البحر المتوسط (١) .

وأراد (لينان) أن يحتاط لاحتمال انتشار المياه الملحة نحو الأراضي الزراعية فى الغرب فأفترح — فى مشروعه هذا لإنشاء سلسلة من الحسور بعضها عند مدخل وادى طوميلات من الشرق والبعض الآخر عند رأس المياه ، كما افترح (لينان) إقامة بروز عند مدخل القناة على البحر المتوسط لحمايته من رواسب النيل التى يلغى بها على ساحل البحر كما افترح إقامة ميناء على بحيرة التمساح يتوسط القناة (٢) .

وقد كان هذا المشروع فى نظر صاحبه قليل التكاليف للغاية حيث لا يتطلب إلا قليلا من أعمال الحفر فى ربوق السويس وسبيل يوم إلى عمق ثلاثة أمتار فقط واتساع خمسة عشر متراً ثم ترك المياه الجارية لكى تزيد العمق والاتساع . وقد قدر (لينان) تكاليف شق هذه القناة المستقيمة بمبلغ ثلاثة ملايين وثلاثة أرباع مليون فرنك على أساس استخدام عمال مأجورين فى

Linant · Memoires ... p. 215, Société d'Etudes ... (١)

Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'Ingénieur,
p. 117, 118,

Société d'Etudes ... p. 119—120

(٢)

الحفر بدلاً من السخرة (١) .

ورغم أن (لينان) كان يعتقد بسهولة تنفيذ المشروع والتغلب على الظروف الطبيعية في برزخ السويس وسهولة تدبير الأموال اللازمة لتنفيذ المشروع من مختلف الأقطار الأوروبية ، إلا أنه كان يعتقد أن المشروع لن يتاح له فرصة التنفيذ فعلاً إلا إذا اتفقت الدول الأوروبية فيما بينها ووصلت إلى اتفاق يقرر حياد القناة قبل الشروع في حفرها حتى لا تتبرأ أية دولة من الدول المخاوف والشكوك في نفوس الدول الأخرى ، وهي الفكرة التي كان يؤمن بها (محمد علي) حيث كان يشترط الحصول على الضمانات سلفاً قبل الشروع في تنفيذ المشروع .

ولم يغفل (لينان) الإشارة إلى ما سيكون لمشروعه المباشر من فائدة عظيمة بالنسبة للتجارة العالمية وبالتالي تقدم الصناعة ، علاوة على فائدة المشروع بالنسبة لمصر ذاتها حيث أنه بعد حفر القناة سوف بتيسر لمصر الحصول على إيرادات كبيرة من دخل القناة علاوة على ما سيترتب على حفرها من ثبات واستقرار وضع مصر السياسي (٢) .

وفد فدر (لينان) سلفاً أن مشروعه المباشر بصورة التي رسمها سوف يتبرأ بعض الاعتراضات ، في مقدمتها الخوف من حطوره تدفق المياه من المستوى المرتفع عند البحر الأحمر إلى المستوى المنخفض عند البحر المتوسط وما قد يترتب على ذلك من تخطيم ضفقى القناة وطغيان المياه على الجانبين ، ثم الاعتقاد السائد بأنه من الصعب المحافظة على مدخل القناة على البحر المتوسط بسبب الطمي الذي يرسبه النيل وتجرفه التيارات من الغرب إلى الشرق .

وفد رد (لينان) على الاعتراض الأول بأن تدفق المياه من البحر الأحمر

(١) الوثائق النمساوية (الميكرويلم) . Extrait du Memoire sur la

Communication des Deux Mers directement par l'Isthme de Suez, par M. Linant Directeur des Ponts et Chaussées en Egypte

Mazuel L'Oeuvre Geographique de Linant, p. 306—307 (٢)

(٦ — قناة السويس)

نحو البحر المتوسط لا يختلف عن تدفق مياه النيل في أيام الفيضان نحو المصب في البحر المتوسط ، وما دامت ضفاف النيل لا يصيبها سوء تبيحة انحدار الماء فقد رأى (لينان) أن ضفاف القناة المباشرة لن تصاب بأذى . أما عن الاعتراض الثاني فقد ذكر (لينان) أن سرعة المياه في القناة كفيّلة بأن توفر للقناة على البحر المتوسط مدحلاً خالياً من الرواسب إذ سرف تساعد قوة اندفاع المياه على تطهير مدخل القناة خاصة وأن مياه القناة ذاتها آتية من البحر الأحمر لا تحمل رواسب (١) .

اتفاق (لينان) — (اندرسون) ١٨٤١

وفي أوائل عام ١٨٤١ زار ميمر (آرثر أندرسون Arthur Anderson) الذي صار فيما بعد مديراً لشركة (Peninsula & Oriental "P & O.") الانجليزية ، وذلك للقيام ببعض الاجراءات الخاصة بتسهيل مرور البريد والمسافرين عبر الطريق البري ، وانهز (اندرسون) فرصة وجوده في ميمر لبحث موضوع حفر قناة بين البحرين (٢) ، فتعرف (بلينان) لشهرته وشهرة أبحاثه ودراساته على منطقة برزخ السويس ولما عرف عنه من أنه وضع أكثر من مشروع لتحقيق الاتصال بين البحرين .

وقد توصل (أندرسون) ومعه أحد التجار الانجليز في الاسكندرية ويدعى (جون جليدون John Gliddon) الذي صار فيما بعد قنصلاً للولايات المتحدة في الاسكندرية وابنه (جورج جليدون (٣)) إلى عقد اتفاق في فبراير عام ١٨٤١ مع (لينان) بمحورص لإنشاء شركة تكون مهمتها الإعداد لتنفيذ مشروع قناة مباشرة بين السويس والفرما (٤) .

(١) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم)
Extrait du Memoire sur la communication des Deux Mers Directment ...

(٢) Hoskins British Routes to India (Lettre d'Anderson à Palmerston en 20 Fev. 1841) ; Mazuel, p. 23.

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى : ماء دول س ٢٥٠ و ٢٧١

(٤) Linant Memores sur les Principaux Travaux, p. 213, 259,
Barthelemy St. Hilaire Lettres sur l'Egypte, p 10

وقد راعى هذا الاتفاق على أن تسمى الشركة — بعد تكوينها — بالحصول من الباشا والى مصر على الإذن بإعفاء المهندس (لينان) من أعماله في الحكومة المصرية لكي يتسنى له التفرغ لإتمام دراساته التفصيلية الخاصة بشروع توصيل البحرين، وقد تعهد (لينان) بالتزام تعهده للشركة حتى إذا رفض الباشا ذلك، كما تعهد (لينان) في هذا الاتفاق بأن يقدم (لأندرسون) مذكرة تفصيلية تحوى كل دقائق وتفاصيل مشروع توصيل البحرين مدعمة بكل ما يمكنه تقديمه من البيانات وكذلك خريطة لمصر وبرزخ السويس. وتعهد (أندرسون) في هذا الاتفاق بأن يقوم من جانبه باتخاذ الإجراءات السكيفية بتكوين شركة مساهمة هدفها تنفيذ القناة المقترحة طبقاً لمشروع (لينان) على أن تقوم الشركة بالاستعانة بالمهندس (لينان) كمدير لأعمال المشروع نظير مرتب سنوى، وكلف (لينان) بوضع المشروع النهائى لتوصيل البحرين خلال أربعة أشهر تمهيداً لعرضه على لجنة من المهندسين المتخصصين لمناقشته وإقراره. وتعهد (أندرسون) كذلك ألا يستخدم مذكرات وبيانات وخرائط (لينان) إلا في محادثات سرية مع أصحاب رؤوس الأموال وغيرهم ممن يعتقد (أندرسون) أنه يمكن الاستعانة بهم على تنفيذ المشروع المقترح، وذلك لضمان عدم إذاعتها، كما تعهد (أندرسون) — في حالة ذبوع سرية هذه البيانات — بأن يدفع للينان تعويضاً قدره خمسمائة جنيه استرلى. أما في حالة عدم تمكن (أندرسون) من تكوين هذه الشركة فقد تعهد بإعادة جميع حطط وخرائط (لينان).

إلا أن هذه الاتفاقية التى أبرمت بين (لينان) و (أندرسون) لم تسفر عن أية نتيجة بالنسبة لمشروع توصيل البحرين سوى تلك المذكرة التى نشرها (أندرسون) فى لندن فى عام ١٨٤٣ بعنوان (ملاحظات عن إمكان وفائدة إيجاد اتصال بين البحر الأحمر والبحر المتوسط بواسطة قناة عبر برزخ السويس)^(١). وتحدث (أندرسون) فى هذه المذكرة عن مدى تضافر الظروف الطبيعية فى برزخ السويس -

Observations on the Practicability and Utility of opening ()

a Communication between the Red Sed and the Mediteranean
by a ship-canal through the Isthmus of Suez (Lond. 1843).

على تسهيل شق قناة بين البحرين واستند في ذلك إلى المعلومات والبيانات التي أمدّه بها (لينان) وأشار (أندرسون) كذلك إلى أن فائدة القناة لن تكون مقتضرة على دولة بذاتها من الدول الأوروبية بل إن جميع الدول وفي مقدمتها إنجلترا سوف تجنى فوائد عظيمة من وراء شق قناة بين البحرين المتوسط والآخر تصل أوروبا بالشرق بطريق قصير سريع ، وتستفيد النمسا من ازدهار تجارة ميناء تريست ، كما تستفيد روسيا إذ يصبح في إمكانها الوصول إلى الشرق الأقصى بطريق قصير بدلا من ذلك الطريق الطويل الذي يخترق وسط آسيا وبذلك تتاح لها فرصة الاستفادة من موانئها على البحر الأسود (١) .

وأوضح (أندرسون) المزايا السياسية والتجارية التي يمكن أن تعود على إنجلترا من مشروع توصيل البحرين ، فبين في مذكرته أنه من الناحية السياسية سوف يصبح من الممكن — بعد حفر القناة — حكم الهند بنصف القوات التي كانت تحكمها ، وذلك لأنه — عندئذ — سوف يكون من السهل إرسال الإمدادات إليها بسرعة وفوت الحاجة وبذلك يقرى الحكم الإنجليزى فى الهند ونقل نفقاته . أما من الناحية التجارية فإن شق القناة سوف يساعد على ازدياد صادرات إنجلترا إلى بلاد الشرق (٢) .

ورغبة في استمالة (محمد على) لتأييد المشروع أشار (أندرسون) إلى ضرورة موافقة حكومة مصر على تنفيذ المشروع على أساس أن تقرم بممر بتنفيذه أو تعهد إلى شركة من أصحاب رموس الأموال بهذا العمل مع عقد اتفاق بين الشركة وحكومة مصر وتؤيده الحكومات الأوروبية بحيث يرتبط المشروع باسم وإلى مصر ويضمن له والخلفائه نسبة من دخل المشروع وذلك لإرضاء لحكومة (محمد على) خصوصاً وأنه هو الذى سيقوم بحراسة هذا الممر الحيوى بين أوروبا والشرق ، وهذه المهمة سوف تجعل أهمية (محمد على) السياسية تزداد فى نظر الدول الأوروبية

Anderson : Observations ... citée par : De Lesseps : Isthmus (١)

Qertion, Appendix 7, p. 182 and Seq.

Ibid, p. 197.

(٢)

بعد أن أصبح هناك مصالح مشتركة بينه وبينها مما يؤدي إلى اهتمام أوروبا بضمان بقاء حكم مصر في أسرته (١) .

ورأى (أندرسون) أنه إذا كان من الضروري - لضمان تنفيذ مشروع القناة واستمرار الملاحة فيها - الحصول على موافقة الدولة العثمانية بصفتها صاحبة السيادة الشرعية على الأرض التي سوف تخترقها القناة فإنه يقترح ألا تتقدم الدول الأوروبية للسعى من أجل الحصول على موافقة السلطان بل تترك هذه المهمة (لمحمد علي) لأنه — كما يقول (أندرسون) — أكثر مقدرة من الدبلوماسية الأوروبية على إقناع حكومة الباب العالي والحصول على موافقتها — وذلك بإبراز اهتمام مصر بالمشروع وتنفيذه حتى لا يثير محاوف السلطان وشكوكه من ناحية الدول (٢) .

ولما كان (لبنان) على صلات ببعض قناصل الدول الأوروبية في مصر (٣) فقد عرّض مشروعه لتوصيل البحرين المتوسط والاحمر بقناة مستقيمة على هؤلاء القناصل لكي يبلغوه إلى حكوماتهم ، ومن هؤلاء (لاورين Laurin) قنصل النمسا في مصر الذي أرسل بدوره صورة من المشروع مؤيدة بالخرائط والرسوم إلى حكومته بتاريخ ٢٤ ديسمبر ١٨٤٢ (٤) . وقد وصلت فيما بعد بيانات عن مشروع (لبنان) المباشر إلى السان سيمونيون حيث نقله (جومار Jomard) إلى الأب (انفانثان) في ١٥ يناير ١٨٤٦ (٥) ، وكانت تتمثل في مذكرة تفصيلية عن شق قناة في برزخ السويس موضحة بعدد من الخرائط والرسوم ، وقد اتخذ السان سيمونيون مشروع (لبنان) المباشر — علاوة على مشروع (لوبير) —

Anderson Observations ... De Lesepe : Isthmus Question, (١)
p. 189.

Ibid, p. 190 (٢)

Linant : Memoires ... p. 213 (٣)

Lettre de Laurin à Metternich : (الميكروfilm) (٤)
du Caire, le 24 Decembre 1842.

Mazuel , p. 321, (٥)

أساساً لأبحاثهم ومحاولاتهم التالية لتنفيذ مشروع توصيل البحرين^(١).

وهدتلى (لبنان) من بعض الدول ردوداً فيها كثير من التقدير لجهوده وأبحاثه من أجل مشروع توصيل البحرين.

ورغم دفاع (لبنان) عن مشروعه المباشر ومحاولته سلفاً دحض ما قد يوجه إليه من نقد فقد كان هذا المشروع فيما بعد موضع اعتراضات فنية من المتخصصين لأن مجرد الاعتقاد بوجود فرق يقرب من ١٠ أمتار بين مستوى البحرين المتوسط والاحمر وهو ما ظل في عقيدة (لبنان) يجعل مياه البحر الاحمر تتدفق بشدة وعنف بحيث يصبح من المتعذر المحافظة على جوانب القناة ولذلك فإن أكبر عقبة كانت تقف في سبيل تنفيذ أى مشروع مباشر هى الاعتقاد باختلاف مستوى البحرين، ذلك الاعتقاد الذى ظل (لبنان) مؤمناً به بعد دراساته وأبحاثه المتعددة في منطقة برزخ السويس رغم أنه أنجز هذه الأبحاث في ظروف مواتية ولم تعترضه صعوبات وعقبات كذلك التي اعترضت من قبل بعثة الحملة الفرنسية.

ومن ثم فإنه إذا كان هناك بعض الكتاب^(٢) يعتقدون أن مشروع (لبنان) المباشر كان أساس جميع المشروعات التي وضعت بعد ذلك لتوصيل البحرين فإن هذا القول فيه شيء من المغالاة إذ أن فكرة القناة المباشرة لم تتقدم كثيراً على يد (لبنان)؛ وإذا كانت قد أتيحت الفرصة فيما بعد لفتح قناة مستقيمة بين البحرين فإن ذلك لم يتم إلا بعد أن ثبت تساوى البحرين بشكل قاطع، إلا أننا مع هذا لا نستطيع أن نجاهد فضل (لبنان)، فقد وضع بالفعل أول مشروع مباشر بتفاصيله ودقائقه، ونبه الأذهان إلى الحل السليم لتوصيل البحرين، كما درس منطقة البرزخ دراسة وافية من الناحية الجيولوجية والطبيعية، وقد كانت هذه

(١) Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T XII, p 15-6;

Société d'Etudes .. Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'ingénieur, p. 4

Mazuel L'Ouvre Geographique de Linant, p.311.. (٢)

الدراسة عماد من أتى بعده إلى منطقة البرزخ لدراسة إمكانيات حفر قناة بين البحرين وخصوصاً بعثات السان سيمونيين في عام ١٨٤٧ .

السان سيمونيون يتابعون نشاطهم :

لم تكن عودة السان سيمونيين إلى فرنسا في عام ١٨٣٧ دون تنفيذ مشروع توصيل البحرين سبباً لتوقف نشاطهم أو تطرق اليأس إلى نفوسهم حتى يتخلوا عن المشروع أو يعدلوا عن تنفيذه نهائياً ، بل ظلوا متمسكين به وتابعوا بعد ذلك نشاطهم وأبحاثهم من أجل تنفيذه، وإنما كان هذا الفشل المؤقت دافعاً لهم على التفكير في أسبابه ومحاولة علاج أوجه النقص التي تبينوا أنها تسببت في عدم نجاحهم في تنفيذ المشروع لضمان نجاحهم في المرحلة الثانية من نشاطهم . وترتب على ذلك أنهم فطنوا أخيراً إلى ضرورة تعديل الوسائل التي كانوا قد اتخذوها لتنفيذه بعد ما تبينوا أن المشروع كانت تنقصه بعض العناصر التي كان من الممكن أن تدفع به في طريق النجاح، فقد رأوا أن المشروع كانت تنقصه الدعاية الكافية لدى الأوساط المالية والدبلوماسية على السواء من أجل صان مساهمة أكبر عدد ممكن من رؤوس الأموال المنتهية إلى مختلف الدول الأوروبية من ناحية ، وكذلك ضمان تأييد الدول الأوروبية ذاتها ، تلك الدول التي كان يهمها تنفيذ المشروع من أجل ازدهار تجارتها الشرقية (١) .

فقد أدرك الأب (انفانتان) — بعد عودته إلى فرنسا — أن مشروع توصيل البحرين يجب أن يتخذ مظهراً آخر غير الذي اتخذته خلال الفترة السابقة بين عامي ١٨٣٣ و ١٨٣٦ ، وذلك بالاعتناء بالتفكير في المشروع والاهتمام به والسعى لتنفيذه على السان سيمونيين وحدهم بل يجب أن يتجاوز التفكير في المشروع والاهتمام به نطاق جماعة السان سيمونيين ، فإنه لم يعد مشروعاً تستلزمه المبادىء السان سيمونية وحدها وإنما هو مشروع صناعي سيؤدي تنفيذه إلى رخاء وسعادة

الإنسانية جمعاء ، ولذلك فإن تنفيذ هذا المشروع العظيم لن يصادف النجاح إذا ما عمل السكان سيمونيون منفردين وداخل نطاق جماعتهم وحسب ، بل لابد لهم من العمل على توسيع دائرة نشاطهم من أجل المشروع والخروج به من النطاق المحلي إلى نطاق أوسع وذلك بالاستعانة برءوس أموال من مختلف البلاد الأوروبية التي يهملها تنفيذ المشروع .

ومن أجل ذلك عكف السكان سيمونيون بعد عودتهم من مصر على دراسة تجارة الدول الأوروبية — وبخاصة انجلترا وفرنسا وألمانيا — مع البلاد الشرقية على أساس من الإحصائيات والأرقام حتى يمكنهم معرفة مدى ما تفيد هذه الدول من تقصير المسافة بين أوروبا والشرق نتيجة شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر فيصبح من السهل إقناع هذه الدول بتأييد المساعي لتنفيذ المشروع طالما قد اقتنعت هذه الدول بفائدته الحقيقية التي تثبتها الأرقام والإحصائيات .

ولكي يطلع الرأي العام العالمي في الدول الأوروبية المختلفة على أهمية مشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر وفائدته ، وكذلك من أجل إقناع أصحاب رؤوس الأموال في مختلف الأقطار الأوروبية للحصول على موافقتهم في المساهمة في تنفيذ المشروع بعد إقناعهم به^(١) ، نشر السكان سيمونيون سلسلة من البحوث والمقالات عن مشروع القناة بين البحرين في (مجلة العالمين *La Rev. des Deux Mondes*) وكانت منشورة بين الأوساط المتقفة . ومن أشهر الدراسات التي ظهرت حول هذا الموضوع كان المقال الذي كتبه (لترون *Letronne*) ونشر في العدد الصادر في ١٥ يوليو عام ١٨٤١ من (مجلة العالمين) وتناول فيه من الناحية التاريخية — مشروع القناة بين البحرين وتطوره في عهد الإغريق والرومان والعرب^(٢) .

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII., p. 10. (١)

Letronne : L'Isthme de Suez-Le Canal de jonction des Deux (٢)

Meis, sous les Grecs, les Romains et les Arabes, de p 215 à p. 235 . La Revue des Deux Mondes T. XXVII. Quatrième série, 5 Juillet 1841

وقد أوضح (لترون) في مقاله كيف أن أوروبا صارت تهتم اهتماماً زائداً أكثر من أى وقت مضى بإيجاد اتصال سهل وسريع بين البحرين المتوسط والاحمر ، وأن مصالح الدول الأوروبية قد أصبحت مرتبطة بتحقيق هذا الاتصال ، ودلل على أهمية إيجاد طريق مختصر بين الشرق والغرب عندما قدر أن الرحلة من باريس أو لندن إلى بومباي سوف تسنغرق - بعد توصيل البحرين بقناة مائة - مدة تتراوح بين ستة وثلاثين وخمسة وأربعين يوماً .

وكشف (لترون) الستار عن الخلاف القائم بين وجهات نظير الدول الأوروبية المختلفة ، وكيف أن بعضها يرى حل مشكلة الاتصال بين البحرين المتوسط والاحمر بشق فناء بينما ترى دول أخرى (ويفصد انحطته) أن في الإمكان تقصير المسافة بين الشرق والغرب عن طريق إنشاء خط حديدي ، وفي هذه الحالة سيكون الطريق أطول منه في حالة حفر فناء ، وبين (لترون) أن هذا الخلاف في وجهات النظر إنما مبعثه المصالح المتنافسة على إحراز السيطرة والثفوق في هذا الركن من العالم ، وأنه سيمضى وقت ليس بالقصير قبل أن تنفق الآراء المتعارضة وتستقر على اختيار أى من الوسيلتين - القناة أو الخط الحديدي - لتقصير المسافة بين الشرق والغرب وتحقيق التقدم التجارى المنشود .

وكان (لترون) إنما يحذر الدول من الاستمرار في التنافس ومعارضة كل منها الأخرى ويدعوها - من أجل المصلحة العامة للدول الأوروبية جميعاً - إلى نبذ الخلاف الذى أملتته المنافسة ، والاتفاق على حل لتقصير المسافة بين الشرق والغرب يعود على التجارة الأوروبية مع الشرق بفوائد لا تنكر ، وأشار (لترون) إلى إدراك القدماء لأهمية الاتصال بين البحرين وأنهم نفذوه في عصور مختلفة ، وأراد بذلك أن يثبت للعالم أن مشروع حفر قناة بين البحرين يمكن التنفيذ كما أراد أن يدحض رأى القائلين بأن توصيل البحرين المتوسط والاحمر بواسطة قناة مائية أمر من المتعذر تنفيذه من وجهة النظر الفنية ، وأوضح كذلك أن توصيل البحرين مائياً يمكن أن يتم بإحدى طريقتين : الأولى أن يكون الاتصال مباشراً بين السويس والفرما بحيث تحفر قناة تصل السويس بالبحيرات المرة

ثم تمتد من الحافة الشمالية للبحيرات المرة حتى الفرما على البحر المتوسط ، والثانية أن يكون الاتصال غير مباشر أى عن طريق النيل وذلك باستخدام وادى طرميلات وربطه بالبحيرات المرة بقناة تبدأ من مكان ما على الفرع الشرقى للنيل ثم ربط البحيرات المرة بالسويس ، وبين (لترون) أن هذا الاتصال غير المباشر هو الذى نفذ فى العصور السابقة وأورد الاعتبارات التى حدت بالقدماء إلى تفضيل الاتصال غير المباشر وفى مقدمتها الرغبة فى إفادة الوجه البحرى وتجارته الداخلية ، ثم الاعتقاد بتعذر إقامة ميناء على مدخل القناة على الساحل البيلوزى بسبب الطمى الذى تجرفه التيارات المائية من الغرب إلى الشرق أمام الساحل الشمالى لمصر ، وأخيراً الاعتقاد السائد بأن هناك ثمة لارتفاعاً فى مستوى البحر الأحمر عن مستوى البحر المتوسط ذلك الفرق الذى أشار إليه الكتاب القدماء ثم أكدته بعثته الحملة الفرنسية على مصر ، وفدوره تسعة أمتار وتسعمائة وسبعة مليمترات (٣٠ قدماً و ٦ بوصات (١)) .

ثم تناول (لترون) مشروع توصيل البحرين فى العصور السابقة منذ الفراعنة حتى العصر الإسلامى ، وعقب على ذلك بأنه من الممكن إعادة الاتصال القديم الذى كان قائماً بين البحرين ، وأعرب عن اعتقاده بأن الإمكانيات الحديثة كفيلة بتخطى كل الصعوبات والعقبات التى قد تعترض تنفيذ المشروع وتجعله أمراً سهلاً ميسوراً ، أى أن (لترون) كان يرى تنفيذ المشروع غير المباشر الذى سبق تنميذه فى العصور القديمة والوسطى ، ومن أجل الوصول إلى هذه الغاية دعا فى ختام مقاله إلى وجوب اتفاق المصالح المتعارضة أمام تلك الفوائد العظيمة التى ينتظر أن تفيدها جميع الدول الأوروبية من وراء هذا المشروع العظيم .

وفى العدد الأول من (مجلة العالمين) الصادر فى أول يناير ١٨٤٤ ظهر مقال لواحد من السانسيمونيين البارزين وهو (ميشيل شيفالييه Michel Chevalier) يتضمن دراسة وافية فى خمس وسبعين صفحة عن برزخ بناما وخصص جزءاً من مقاله للحديث عن برزخ السويس ومشروع القناة التى يمكن أن تصل

بين البحرين المتوسط والاحمر . وقد أعرب (شيفالييه) عن اعتقاده بأن المظاهر الطبيعية لبرزخ السويس من حيث سطحه وانحداره ومنخفضاته تجعله يبدو - من النظرة الاولى - مناسباً لشق قناة ، إلا أن (شيفالييه) كان يعتد بصحة ما أكدته بعثة الحملة الفرنسية بشأن وجود اختلاف بين مستوى البحرين ، ورغم هذا الاعتقاد فقد كان (شيفالييه) يرى أنه في الإمكان شق قناة مستقيمة تصل بين البحرين مباشرة ودون حاجة إلى استخدام النيل .

ثم أشار (شيفالييه) إلى المشروعات المختلفة التي سبق التفكير فيها في العصور المختلفة لتوصيل البحرين حتى مشروع (لوبير) أيام الحملة الفرنسية على مصر واعترف (شيفالييه) بأن مثل هذه القناة غير المباشرة يعيها فعلاً طولها الذي سيربو على أربعمائة كيلومتر بين الإسكندرية والسويس ، وأنها ستكون باهظة التكاليف ، وإزاء ذلك خلص (شيفالييه) إلى أنه ليس ثمة وسيلة أخرى لشق برزخ السويس من أجل التجارة العالمية أفضل من حفر قناة مستقيمة بين السويس والبحر المتوسط (١) .

ولم يكن نشاط السان سيمونيين في هذه الفترة مقتصرأ على مجرد كتابة المقالات والأبحاث ونشر آرائهم بخصوص موضوع توصيل البحرين بقصد تعريف الرأي العام الأوروبي بفوائد المشروع واستتارة الهيئات المختلفة في أوروبا لتأييده ، بل وجد السان سيمونيون أنهم يجب أن يثبتوا للعالم أنهم قوم عمليون وأنهم جادون في مشروعهم لتوصيل البحرين وأنهم يبذلون من أجل تحقيقه جهوداً عملية فعالة وليس مجرد إبداء آراء وعرض نظريات ، ومن أجل ذلك اتصلوا بهندس ألماني يدعى (دوفور فيرونس Dufour Feionce) ، وكان هذا المهندس من المهتمين بمشروع توصيل البحرين بقناة مائية ، كما كان له فضل تعريف الألب (انفانتان) بالمهندس النمساوي (لويجي نجريللي Luigi Negrilli) منذ عام ١٨٤٣ ، وكان

Chevalier, M . La Revue des Deux Mondes, 1er Janvier ()

1844 : Hallberg, p 83,

Roux, J. Ch. . L'Isthme et le Canal de Suez, T. I, P. 204.

(لنجريللى) - نظراً لخبرته الطويلة فى الأعمال المائية - نشاط فى له قيمته بين جهود السان سيمونيين فى الفترة التالية .

ومن مظاهر اهتمام السان سيمونيين بمشروع توصيل البحرين وسعيهم الجدى لتنفيذه كانت تلك الجهود التى بذلوها فى أواخر عام ١٨٤٦ عندما عهدوا إلى واحد منهم وهو (دوفيرييه Duveyrier) بإعداد إحصاء دقيق عن تجارة كل من فرنسا وإنجلترا ومدى تأثرها فى كل قطر منهما بشق طريق بين البحرين المتوسط والأحمر ، كما عهد السان سيمونيون إلى اثنين آخرين هما الفرنسى (ارليه دوفور) والمهندس الألمانى (دوفور فيرونس Dufour Feronce) بمحاثة المؤسسات المالية فى المانيا ومعرفة مدى استعدادها المساهمة فى تنفيذ مشروع توصيل البحرين .

ولم إلى جانب ذلك فقد دعا الأب انفانتان أنصاره وأصدقائه وأتباعه الذين تركهم وراءه فى مصر إلى مواصلة دراساتهم فى أثناء إقامتهم بها وإعداد بيانات وإحصائيات وإبلاغها إليه للاستفادة منها فى تنفيذ المشروع ، إلا أنه من الملاحظ أن هؤلاء نفر من السان سيمونيين أمثال (لامير) و (بيرون) وغيرهما ممن طأوا فى مصر بعد رحيل الأب (انفانتان) لم يلبوا دعوته إذ كان كل منهم مشغولاً بالعمل الذى يؤديه فى خدمة الحكومة المصرية ، ولعلمهم فقدوا الأمل فى نجاح السان سيمونيين فى تنفيذ المشروع بعد الفشل الذى منيت به محاولاتهم بين عامى ١٨٣٣ - ١٨٣٦ ، أو لعلمهم آثروا ألا يستمروا على الولاء لجماعة السان سيمونيين وزعيمهم الأب (انفانتان) لإرضاء للحكومة المصرية بعد ما لمسوه من عدم رضا الحكومة المصرية عن جماعة السان سيمونيين كما سيتبين عند الحديث عن أسباب فشل السان سيمونيين فى تنفيذ المشروع .

جمعية ليزج (١٨٤٥) :

على أنه إذا كان السان سيمونيون قد تأثروا - كما سبق القول - فى دراساتهم بمشروعى (لويير) و (اينان) من الناحية الهندسية والفنية ، فقد استرشدوا

كذلك من الناحية السياسية بتلك الآراء التي عبرت عنها وبادت بها جمعية ليبزح الألمانية التي تأسست عام ١٨٤٥ ووضعت القواعد الأساسية التي كانت ترى أنها كفيلة بنجاح تنفيذ مشروع توصيل البحرين .

ففي عام ١٨٤٥ تكوّن بمدينة ليبزح بألمانيا جمعية أخذت على عاتقها بحث موضوع القناة بين البحرين المتوسط والآخر من نواح معينة أهمها دراسة الأثر الذي سوف يحدثه شق قناة السويس على التجارة الأوروبية ، ودراسة إمكانيات حفر قناة تسمح بمرور السفن من جميع الأحجام ، وأى رهوس أموال يمكن استخدامها لتمويل المشروع ، ومتى تحين الفرصة للبدء في هذا المشروع العظيم (١) . ولم تقتصر دراسات وأبحاث جمعية ليبزح على ما أمكنها الحصول عليه من معلومات في الأفطار الأوروبية بل أوفدت كذلك في يناير عام ١٨٤٥ أحد أعصائها إلى مصر للحصول من القبط الذي سوف تحترقه القناة ومن الحكومة المصرية على كل ما يمكن أن يفيد في تكوين رأى عن المسائل التي وضعت الجمعية دراستها ضمن برنامجها ، وقد قابل هذا المندوب (٢) (محمد علي) والى مصر في مدينة الفيوم في ٣٠ يناير عام ١٨٤٥ (٣) .

وفي بداية هذه المقابلة حاول مندوب جمعية ليبزح أن يرضى (محمد علي) فأزجى إليه التهنئة على ما لحقه من سيادة النظام واستتباب الأمن في ربوع البلاد بعد تلك الفوضى التي كانت منتشرة في أيام المماليك ، ثم أوضع المندوب (محمد علي) أهمية مرفعة مصر بالنسبة لأوروبا ، حيث يمكن أن تصبح منفذ تجارة الهند ،

(١) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم) — ملاحن البحث) :

Rapport de la Société de Leipzig au Prince Metternich en 25 Avril 1845:

(٢) لم يرد اسم هذا المندوب سواء في مذكرته التي رفعها إلى جمعية ليبزح متضمنة نتائج محادثاته مع (محمد علي) ولا في التقرير الذي رفعه جمعية ليبزح في ٢٥ أبريل ١٨٤٥ إلى (مزارع) متضمنا وجهة نظرها إزاء مشروع توصيل البحرين .

(٣) الوثائق النمساوية Pièce-jointe au Rapport de la Société de Leipzig.

والصين والافطار الأوروبية ، وأنه إذا ما تم هذا الاتصال بين أوروبا والشرق عن طريق مصر فإن الرءاء سيعم مصر وتزداد أهميتها وتكتسب مركزاً سياسياً ورياً مدعماً حيث ستهتم أوروبا بالمحافظة على مركز أسرتة في مصر .

وأعرب (محمد على) عن تخوفه من بعض الدول التي تعارض تنفيذ مشروع توصيل البحرين ولا تنظر إليه بعين الارتياح وعلى الخصوص انحلاته وروسيا ، حاول المندوب تهدئة مخاوف الوالى وأوضح له أن الحكومة الإنجليزية وإن كانت غير راغبة في تنفيذ المشروع إلا أنها لن تستطيع أن تضع العراقيل أمامه لأن مصالح شركة الهند لها وزنها في دوائر الحكومة الإنجليزية، أما فيما يختص بروسيا فقد أثار المندوب إلى أنها تتوق إلى وصول سفنها إلى البحر المتوسط وسيكون شق القناة فرصة لتحقيق ذلك الحلم .

وبعد أن استمع (محمد على) إلى وجهة نظر مندوب جمعية لينزح عقب عليه بقوله : « له إذا اتفقت الدول الكبرى وطلبت منى تنفيذ المشروع فأنا على استعداد لتنفيذه ، ومصر لا ينقصها الرجال ، وسوف أحشد كل جيشى لتنفيذ المشروع (١) » .

وقدر المندوب في مذكرته مشاعر (محمد على) فأبلغ جمعية لينزح — التي أبلغت هذه الآراء بدورها إلى (مترينج) — أن (محمد على) على حق في التخوف من انحلاته « التي تستطيع أن تأكل مصر في مضغتين » ودعا حكومة النمسا إلى أن تأخذ على عاتقها مباحنة الحكومات الأوروبية الأخرى للوصول إلى اتفاق يمكن بعده أن بشرع الوالى في تنفيذ المشروع .

ونادى مندوب جمعية لينزح بوجوب الإسراع بذلك العمل حثية وفاة (محمد على) وقيام اضطرابات في البلاد تؤدي إلى تأخير تنفيذ المشروع .

وهذا أوجزت جمعية لينزح آراءها التي خرجت بها من كل أبحاثها في تقرير

(١) الوثائق المساوية :

رفعته في ٢٥ أبريل ١٨٤٥ ووقعه ثلاثة من أعضاء الجمعية هم : (البرت دوفور فيرونس) و (جوستاف هاركون Justav Harkon) و (لويس سيلور Louis Sillur) ، وقد أشار هذا التقرير إلى الفوائد التي سترى تعود على أوروبا عموماً وعلى ألمانيا على وجه الخصوص من وراء شق قناة بين البحرين المتوسط والاحمر ، حيث سيؤدي فتح طريق السربس إلى تدفق متاجر الشرق على موانئ البحر المتوسط وبحر الإديرياتيك فيوفر على المصانع الألمانية استيراد المواد الخام اللازمة لها عن طريق إنجلترا - كما كانت تفعل قبل - وبذلك « تصبح المصانع الألمانية أقرب من المصانع الإنجليزية إلى أسواق الهند الشرقية والصين » ، فيصبح في استطاعة المصانع الألمانية الاستعانة عن وساطة إنجلترا شراء في استيراد المواد الخام أو في تصدير المصنوعات وتسويقها ، ولذلك فإن جمعية ليبزج كانت تشعر أن إنجلترا لن تؤيد مشروع توصيل البحرين رغم ما سترى تخليه من فوائد بعد شق القناة لأن هذه القناة ستكون أكثر فائدة لدول القارة الأوروبية .

ولما كان من المعروف أن فرنسا أكثر الدول اهتماماً وتأيداً لمشروع توصيل البحرين فقد كان من رأى جمعية ليبزج أن تحمس فرنسا بمفردها المشروع وسعيها الجدى لتنفيذه في الوقت الذي اتضحت فيه أطباعها في أفريقيا وبخاصة بعد عزو الجزائر عام ١٨٣٠ سوف يؤدي إلى عرقلة تنفيذ مشروع القناة ، إذ سترتب على تصدى فرنسا وحدها للسعى لتنفيذ المشروع إلى إثارة الشكوك سواء لدى والى مصر أو لدى الحكومه الإنجليزية في أن لمشروع توصيل البحرين أهدافاً سياسية ، وبذلك يصبح أفراد فرنسا بالعمل على تنفيذ مشروع القناة عائلاً قد يحول دون تنفيذه .

ولإبعاد المشروع عن النواحي السياسية ولإظهاره كمشروع تجارى بحث لا يحمل بين طياته الرغبة في تحقيق أى أطماع سياسية اقترحت جمعية ليبزج أن تتعهد بتنفيذ شركة من أصحاب رموس الأموال الألمان مع الاستعانة بأموال الإنجليزية وفرنسية ، وفي هذه الحالة فقط كانت الجمعية ترى أنه من الممكن خروج المشروع

إلى حين التنفيذ باعتباره مشروعاً يخدم التجارة العالمية ويستهدف رفاهية الدول الأوروبية جميعاً دون امتياز لأى منها على الأخرى^(١) .

وقد أرفقت جمعية ليبزج بتقريرها الذى رفعته إلى (متريخ) مذكرة كان قد وافاها بها مندوبها الذى أوفدته إلى ممر في يناير ١٨٤٥ متضمنة نتائج محادثته مع (محمد على) .

وقد استرشد السان سيمونيون في نشاطهم ومساعدتهم من أجل تنفيذ مشروع ترصيل البحرين بهذه الأفكار التى وضعتها جمعية ليبزج الألمانية وذلك بإظهار أن الاهتمام بالمشروع والرغبة الملحة في تنفيذه ليست قاصرة على الفرنسيين ، ويتجلى هذا بوضوح عندما كون السان سيمونيون بعد ذلك جمعية دراسات قناة السويس إذ ضموا إليها أعضاء ينتمون إلى دول أخرى إلى جانب الأعضاء الفرنسيين حتى لا يبدو للعالم أن تنفيذ المشروع منوط بفرنسا وحدها .

وهكذا نرى أن السان سيمونيين - بعد عودتهم إلى فرنسا في أوائل عام ١٨٣٧ قد استعدوا استعداداً كبيراً لتنفيذ المشروع لم يسبق لهم مثله في المرة السابقة، ولذلك كان الالب (انفانتان) محقاً عندما اعتبر أن السان سيمونيين قد اعدوا المشروع بطريقة لم يسبق أن أعد بها ، ولقد صار عليهم - كما قال (انفانتان) - أن يسعوا لإتمامه بطريقة لم يسبق لها مثيل « أى بدون تنافر بين الدول وإنما بفضل التعاون الخاص بين الشعوب الكبرى الثلاث (أى بين إنجلترا وفرنسا والنمسا) تلك الشعوب التى طالما فرقت بينها السياسة ولكن يجب أن توحد بينها المصالح الاقتصادية »^(٢) ،

وبما يلاحظ أن السان سيمونيين في هذه الفترة من نشاطهم من أجل مشروع القناة بين البحرين كانوا يختلفون كثيراً عما كانوا عليه عام ١٨٣٣ ، ففي محاولتهم الأولى بين عامى ١٨٣٣ - ١٨٣٦ كان يغلب عليهم الحماس المشروع دون أن تكون

(١) الوثائق المتساوية :

Rapport de la Société de Leipzig au Prince Metternich en
25 Avril 1845

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin T. XII. p. 12.

(٢)

لديهم فكرة واضحة عن تفاصيله وطريقة تنفيذه إذ كانوا إذ ذاك تنقصهم الخبرة الكافية ، أما في هذه الفترة بين عامى ١٨٤١ - ١٨٤٥ ثم في الفترة التالية لها فقد صاروا أكثر تعقلا يغلب عليهم الطابع العملى الجاد، فأحاطوا بالكثير من نواحي المشروع من الوجهتين الهندسية والسياسية .

بهذا الاستعداد خطا السان سيمونيون فى أواخر عام ١٨٤٦ خطوة جديدة من أجل تنفيذ مشروع القناة بين البحرين وذلك عندما أسسوا جمعية دراسات قناة السويس .

الفصل الخامس

جمعية دراسات قناة السويس

تأسيسها :

بهذه الاستعدادات في ميادين البحوث والدعاية حطّ السان سيمونيون خطوة هامة في تاريخ مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر عندما تكونت في عام ١٨٤٦ جمعية باسم «جمعية دراسات قناة السويس Société d'Etudes du Canal de Suez»، ويرجع الفضل في تكوين هذه الجمعية — كما ذكر (نجريللى)، في رسالة منه بتاريخ ٣٠ نوفمبر ١٨٤٦ - إلى الأب (انفانتان) وعاونته في هذه المهمة (ميشيل شيفالييه) و (أرليه دوفور) و (برونو) وساهم في تكوينها كذلك المركز (دى لا فاليت De La Valette) الذى كان قنصلا لفرنسا في مصر لعدة سنوات (١). فقد اجتمع في باريس في السابع والعشرين من نوفمبر عام ١٨٤٦ عدد من السان سيمونيين ومن الشخصيات الأخرى التي شاركتهم الإيمان بضرورة السعى لتنفيذ مشروع توصيل البحرين، لحضر الاجتماع كل من (أرليه دوفور) و (انفانتان) (والأخوة) جول وليون وبولان تالابو Jules, Leon, Paulin Talabot) وهم جميعاً فرلسيون، بالإصالة عن أنفسهم وبالنيابة عن شخصيات فرلسية أخرى، كما حضر المهندسان الانجليزيان (روبرت استفلسن Robert Stephenson) و (أدوارد ستاربوك Ed. Starbuck) عن أنفسهم وعن شخصيات انجليزية أخرى، واشترك في الاجتماع كذلك المهندس النمساوى (نجريللى) والالمانيان (دوفور فيرويس) و (سيلور Sillur) اللذان كانا عضوين في جمعية ليبزج الألمانية التي تأسست عام ١٨٤٥، ويمثل هؤلاء الثلاثة شخصيات نمساوية وألمانية أخرى (٢).

(١) الوثائق النمساوية.

Lettre de Negrelli à Kubeck, le 30 Nov. 1846,

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII. p. 22.

(٢)

ويدل تمثيل هذه الشخصيات المنتمة إلى أكثر من دولة في الاجتماع على اهتمام (انفانتان) بأن ينضم إلى جمعية دراسات قناة السويس أعضاء ينتمون إلى دول أوروبية متعددة، تعبيراً عن رغبته في رؤية العالم كله يشترك في تنفيذ مشروع توصيل البحرين الذي يهيم الدول الأوروبية جميعاً بلا استثناء ، وإبعاد الشكوك التي قد تساور بعض الدول من قيام هيئة ينتمى أعضاؤها إلى دولة واحدة (وبخاصة فرنسا) بتنفيذ المشروع ، وهى الفكرة التي نادى بها جمعية ليبزج الألمانية في عام ١٨٥٠ ، وأشارنا إليها في الفصل السابق وآمن بها السان سيمونيون ونادوا بها بعد أن تبين لهم صوابها .

ولما كان السان سيمونيون يرون أن هذا المشروع سيعود بالفائدة على الدول الأوروبية جميعاً فقد آمنوا بأن تنفيذه يجب أن يكون مشتركاً بين الدول الأوروبية الكبرى ، ومن أجل ذلك قسمت جمعية دراسات قناة السويس إلى ثلاث مجموعات :

المجموعة الانجليزية ويختص المهندس (استفنسون) بالإشراف عليها ، والمجموعة النمساوية ويشرف عليها المهندس (نجريللى) ، والمجموعة الفرنسية والمهندس المشرف عليها (بولان تالابو) (١) .

ووقد افتتح الاجتماع الذي عقد في ٢٧ نوفمبر عام ١٨٤٦ بكلمة الأب (انفانتان) استعرض فيها جهود جماعة السان سيمونيين السابقة في سبيل تنفيذ مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر منذ رحلتهم الأولى إلى مصر في عام ١٨٢٢ ، موضعاً الأعمال التي قاموا بها في مصر خلال إقامتهم فيها بين عامى ١٨٣٣ - ١٨٢٦ ، ومشاركتهم في بناء القناطر وفي تنظيم وإدارة المؤسسات التعليمية في مصر وأضنى (انفانتان) في كلمته الكثير من صفات المجد والبطولة على أتباعه الذين ماتوا - كما يقول - د في ساحة الشرف ، في سبيل العمل الذى كرسوا له حياتهم ، تاركين لنا - ولى على وجه الخصوص - مهمة وشرف متابعة السير بعزيمة لا تسكل

Oeuvres de St Simon et d'Enfantin, T. XII, P. 18 - 19, (١)

Desplaces . le Canal de Suez, P. 88.

في ذلك العمل الذي سقطوا تحت وطأته (١) . ثم انتقل (انفانتان) بعد ذلك إلى الحديث عن الجهود التي بذلوها من أجل مشروع القناة بعد عودتهم من مصر ، فاستعرض نشاطهم في مجال العناية للبشرى وما نشره من بحوث ومقالات في الصحف من أجل اجتذاب الألبصار والمؤيدين للبشرى في مختلف الدول الأوروبية ، وعرض (انفانتان) على المجتمعين مشروعاً لتوصيل البحرين تمهيداً لبحشه ومناقشته (٢) .

ولما كانت أوراق السان سيمونيين وكتاباتهم في هذه الفترة لم تتعرض لتفصيلات المشروع الذي عرضه (انفانتان) في هذا الاجتماع الأول لجمعية الدراسات ، خصوصاً وأن السان سيمونيين حتى عام ١٨٤٦ لم يضعوا مشروعاً خاصاً بهم لتوصيل البحرين فمن المرجح أن يكون المشروع الذي عرضه (انفانتان) في الاجتماع هو المشروع المباشر الذي وضعه (لينان دى بلفون) منذ عام ١٨٤٠ ووصلت أخباره إلى مختلف الأقطار الأوروبية كما انتقل إلى أوساط السان سيمونيين كما سبق بيانه . وبما يؤيد هذا القول أن (بولان تالابر) قام في هذا الاجتماع بعد انتهاء كلمة الأب (انفانتان) وتحدث باسمه وباسم زميليه الآخرين المهندسين (نجريللى) و (استفسون) وأشار إلى أنهم (أى المهندسين الثلاثة) قد عقدوا اجتماعاً خاصاً بهم قبل اجتماع ٢٧ نوفمبر ١٨٤٦ باعتبارهم رؤساء المجموعات التي تتكون منها جمعية الدراسات وبحثوا خطط ومد كرات (لينان) وكذلك جميع البيانات التي سبق نشرها عن توصيل البحرين ، وأعلن (تالابر) في اجتماع ٢٧ نوفمبر أنه بعد دراسة هذه البيانات جميعاً يعلن المجتمعين أنه وزميليه مقتنعون بأنه في الإمكان إنشاء اتصال مائى بين البحرين المتوسط والأحمر وذلك بحفر « برسهور آخر في صحراء السويس طبعاً لمشروع (لينان) » (٣) .

Oeuvres ... T. XII. P. 8

(١)

Lettre d'Enfantin Communiquée à la Société d'Études en (٢)

27 Nov 1846, citée dans Oeuvres . T XII, P. 8—11

Société d'Études de l'Isthme de Suez, Travaux de la (٣)

Brigade Française, Rapport de l'Ingénieur, p 4.

وأعلى (تالابو) — في نفس الاجتماع — أنه وزميليه (نجريللى) و (استيفنسون) يعتمدون أن الأبحاث التى سبق إجراؤها فى منطقة برزخ السويس ليست كافية ، وأنه بات من الضرورى عمل دراسة أخرى شاملة وتفصيلية عند طرفى البرزخ على البحر المتوسط والبحر الأحمر وكذلك فى صحراء البرزخ ذاتها الممتدة بين البحرين^(١) ، وذلك لتحديد الأعمال التى يجب القيام بها بالضبط لإنشاء قناة تستطيع السفن أن تستفيد منها على الوجه الأكمل فى الانتقال من بحر لآخر .

وقد كان بسبب هذه الدراسات أن أعلن (تالابو) فى هذا الاجتماع أن المجموعات الثلاث سوف تقسم العمل فيما بينها بحيث تختص مجموعة (نجريللى) بالدراسات على ساحل البحر المتوسط وبحث امكانيات لإنشاء ميناء على مدخل القناة على هذا البحر ، وتختص مجموعة (استيفنسون) بدراسة ميناء السويس ومعرفة مدى صلاحيته لاستقبال السفن المتجهة إليه وذلك بعد شق الطريق الملاحة الجديد ، أما مجموعة (بولان تالابو) فقد اختصت بالدراسات فى منطقة البرزخ ذاتها^(٢) .

وأعرب المهندسون المجتمعين أنه ليس فى إمكانهم فى ذلك الوقت تقدير النفقات التى يتطلبها حفر القناة ولا الأرباح التى يمكن أن تعود من وراء حفرها حيث أنهم لا يستطيعون تكوين رأى نهائى فى هذا الصدد فى حدود ما لديهم من معلومات^(٣) .

وفى نهاية جلسة ٢٧ نوفمبر عام ١٨٤٦ وافق المجتمعون على مقترحات المهندسين من حيث تقسيم الجمعية إلى ثلاث مجموعات وتقدير رأس مالها ، وأخيراً قرروا تأسيس الجمعية فى الحال على الأسس التالية :

قيام جمعية دراسات قناة السويس Soc d'Etudes du Canal de Suez بوصفها جمعية مدنية ، ومقرها باريس فى مسكن (انفانتان) بشوارع (لافكتوار La Victoire) رقم ٣٤ حيث سيكون مركز نشاطها وحلقة الاتصال

(١) الوثائق المتساوية : Lettie de Negrelli à Kubeck en 30 Nov. 1846

(٢) Oeuvres de St Simon et d'Enf. T XII. p. 10

(٣) Ibid

بين أعضائها ، وأن رأس مال الجمعية ١٥٠ ألف فرنك تقسم بين المجموعات الثلاث التي تتكون منها الجمعية فتساهم كل مجموعة بثلاث رأس المال أى بمبلغ خمسين ألف فرنك (١) .

كما تقرر في الاجتماع أن تتكون كل مجموعة من المجموعات الثلاث من عدد من الأعضاء لا يقل عن سبعة ولا يزيد عن عشرة علاوة على المهندس الذي يرأس كل مجموعة ويمثلها دون أن يساهم في رأس مالها ولكنه يشترك به له وجهوده الفنية فقط ، وبذلك يصبح عدد أعضاء الجمعية ٣٣ عضواً على الأكثر (٢) .

كما وافق المجتمعون على المصير الذي تؤول إليه جمعية الدراسات سواء أكان ذلك بسبب التخلي عن تنفيذ المشروع أم بسبب تكوين جمعية جديدة . فتقرر أنه في الحالة الأولى تتحمل المجموعات الثلاث فيما بينها بالتساوى جميع المصروفات التي أنفقتها الجمعية على الأبحاث التي قامت بها ، أما في حالة تكوين جمعية جديدة تحل محل جمعية الدراسات فإن التعويض الذي ستحصل عليه جمعية الدراسات من الجمعية الجديدة يقسم إلى مائة جزء توزع كما يلي :

- ٢٠ جزءاً لكل مجموعة من المجموعات الثلاث فمصر المجموع ٦٠٪
٥ أجزاء لكل مهندس من المهندسين الثلاثة فيمصر المجموع ١٥٪
٧٥٪

أما الباقي من نصيب جمعية الدراسات في الجمعية الجديدة وقدره ٢٥٪ فإن نصفها (١٢ر٥٪) يعطى للأب (انفانتان) لنفسه وللأشخاص الذين يرى هو أنهم اهتموا معه بالمشروع والدراسات الخاصة به في مصر على أن يقدم (انفانتان) قائمة بأسمائهم إلى جمعية الدراسات ، أما النصف الثاني (١٢ر٥٪)

(١) الوثائق النمساوية ، Lettre de Negrèlli à Kubeck en 30 Nov. 1346, Oeuvres ... T. XII, p. 16

Oeuvres ... T. XII, p. 19. (٢)

Ibid, p. 17 — 19. (٣)

فيخصص لمجموعة أخرى من الأفراد تعيينهم جمعية الدراسات على اعتبار أنهم بذلوا جهوداً في سبيل المشروع (١) .

وبعد مناقشة مقترحات المهندسين بخصوص الدراسات التي يحب القيام بها قرر المجتمعون :

أولاً : أن يبدأ (نجريللى) فوراً وبالاتفاق مع شركة اللويد النموية في قياس الأعماق في البحر المتوسط وغير ذلك من الأبحاث الضرورية لمعرفة إمكانية إنشاء ميناء على الخليج البيلوزى (الفرما) ؛

ثانياً : أن يسعى (ستفنسون) لكسب تأييد شركة الهند لمشروع توصيل البحرين ثم يشرع بمعاونتها في القيام بالأبحاث في ميناء السويس على أن تتقدم شركة الهند رسمياً إلى وإلى مصر للتصريح بالقيام بهذه الأبحاث ؛

ثالثاً : أما عن (بولان تالابو) فإنه يقوم بمجموعته الفرنسية لدراسة البرزخ بين البحرين بعد أن يخطر القنصل الفرنسى في مصر بأن بعثة علمية مكلفة بمراجعة مقاييس بعثة الحملة الفرنسية ستقوم بالأبحاث الضرورية في المنطقة بين البحرين المتوسط والآخر لمعرفة مدى إمكانية شق قناة تخترقها لتصل السويس وبيلوز (الفرما) .

وبعد ذلك قرر المجتمعون أن يكون الاجتماع التالى في الثلاثين من نفس الشهر (نوفبر ١٨٤٦) الموافقة على مشروع النظام الأساسى للجمعية (٢) .

وفعلا صدرت الموافقة على النظام الأساسى للجمعية في ٣٠ نوفبر ١٨٤٦ ، وكان يتكون من أربع عشرة مادة تحدد الهدف من إنشاء الجمعية ومقرها ورأس مالها وعدد أعضائها وطريقة أخذ الأصوات في اجتماعاتها ، وتحدد يوم الاثنين الاول من كل شهر موعداً لاجتماعها .

Ibid, p. 17 — 19

(١)

Oeuvres ... T XII, P. 20—21.

(٢)

كما تقرر في هذا الاجتماع الثاني أنه بمجرد انتهاء الدراسات والأبحاث المزمع القيام بها فإن الجمعية سوف تحل من تلقاء نفسها إما نتيجة العدول عن تنفيذ المشروع لعدم الاقتناع بإمكان تنفيذه ، وإما نتيجة تكوين جمعية جديدة تأخذ على عاتقها مهمة التنفيذ (١) .

موقف الدول من جمعية الدراسات :

وقد كان موقف الدول الأوروبية من جمعية دراسات قناة السويس صدى لشعور هذه الدول نحو مشروع إنشاء اتصال مائي بين البحرين المتوسط والاحمر بوجه عام فإنه بمجرد إعلان تكوين جمعية دراسات قناة السويس انتهت عليها التأييدات من بعض الدول الأوروبية كالنمسا وفرنسا . فانضمت إليها من النمسا بلدية ترينست وشركة اللويد النمساوية وبورصة تريست والغرفة التجارية في البندقية والاتحاد التجارى النمساوى فى فيينا وأصبح لكل هيئة من هذه الهيئات صوت فى الجمعية حيث تقاسمت ألمانيا والنمسا أصوات المجموعة النمساوية العشرة (٢) .

وقد كانت الحكومة النمساوية ذاتها — كما أبلغ القنصل الفرنسى حكومته فى ٦ فبراير ١٨٤٧ — مهتمة كل الاهتمام بنجاح جمعية دراسات قناة السويس فى تحقيق الهدف الذى تكونت من أجله ، وعزا القنصل الفرنسى إلى الحكومة النمساوية اختيار (نجريللى) كعضو يمثل المصالح النمساوية فى هذه الجمعية (٣) .

واعترف القنصل الانجليزى — عندما كتب إلى حكومته فى ٣ مايو ١٨٤٧ — بأن مشروع توصيل البحرين الذى تسعى جمعية الدراسات إلى تنفيذه يلقى ترحيباً من كل من النمسا وفرنسا وإن كان لم يسمع عن تدخل مباشر من الدولتين (٤) .

Ibid, p. 20 — 27

(١)

(٢) الوثائق المكسيكية بدار المحفوظات النمساوية — الميكروفيلم (اللاحق البحث)

Lettre de Negrelli à l'Archiduc Ferd. Maximilien de Verone en 26 Fev. 1855

Husny; le Canal de Suez, p. 197.

(٣)

Ibid, p. 106.

(٤)

ثم أن نجريللى عندما رفع تقريره في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ إلى الارشيدوق فرديناند مكسميليان شقيق امبراطور النمسا وتحدث عن الظروف التي تأسست فيها جمعية الدراسات أكد أن هذه الجمعية وقت إنشائها كانت موضع رعاية (مترنيج) والبارون (دي كوبك) الذي كان في عام ١٨٤٦ - عندما تأسست الجمعية - رئيساً للبلاط النمساوي وصار بعد ذلك (١٨٥٥) رئيساً لمجلس الرايخ (١).

وتلقت جمعية الدراسات التأييدات الكثيرة من فرنسا ، فقد عقدت الغرفة التجارية في ليون اجتماعاً في ٢٥ فبراير ١٨٤٧ تداولت فيه بشأن جمعية الدراسات والهيئات التي أيدتها واعتبرت غرفة ليون أن أى مشروع يستهدف توصيل البحرين - إذا ما قدر له التنفيذ - سيكون ذا نتائج على جانب كبير من الأهمية لتجارة فرنسا عامة وتجارة مدينة ليون خاصة إذ ستصبح ليون بعد شق هذا الطريق بمرأ للتاجر والمسافرين بين غرب أوروبا والهند ، وعلى هذا الأساس أعلنت الغرفة التجارية في ليون تأييدها للمشروع ومساهمتها بمبلغ خمسة آلاف فرنك في الأبحاث الخاصة بحفر قناة بين البحرين والتي ستقوم بها جمعية الدراسات (٢) .

وحذت الغرفة التجارية في مرسيليا حذو غرفة ليون فأرسلت إلى الألب (انفانتان) تبلغه القرار الذي اتخذته في ٥ مارس ١٨٤٧ ووافق عليه وزير التجارة الفرنسية بالمساهمة بخمسة آلاف فرنك في أبحاث جمعية دراسات قناة السويس من أجل تحقيق تلك الفكرة العظيمة (٣) .

ولما كانت الحكومة الفرنسية تجدد منذ أمد طويل فكرة شق قناة بين البحرين تقصر المسافة بين الدول المطلة على البحر المتوسط وبين الهند ، فإن الحكومة الفرنسية كانت تعطف على أى جهود تبذل لتحقيق هذه الغاية ، واستمرت تسعى لدى حكومة مصر لكي توافق على تنفيذ المشروع واستمر هذا الشعور بعد تأسيس جمعية دراسات قناة السويس ، وإن كانت الحكومة الفرنسية لم تؤيد

(١) الوثائق المكسيكية: التقرير السابق .

Oeuvres ... T XII, p. 33 — 34.

(٢)

Ibid, p. 35.

(٣)

الجمعية رسمياً إلا أن موقفها يتحلى لنا عندما وافق وزير التجارة الفرنسي على القرار الذى اتخذه الغرفة التجارية بمرسيليا في ٥ مارس ١٨٤٧ والذى سبق ذكره .

أما الحكومة الانجليزية فإن موقفها من جمعية دراسات قناة السويس كان يختلف عن موقف كل من النمسا وفرنسا ، فقد كانت الحكومة الانجليزية ترى أن مركزها في الهند آمن لا تحف به المخاطر ، وأن طريق الرأس تحت سيطرة أسطولها ، فكانت تخشى أن يؤدي حفر قناة في برزخ السويس إلى تهديد مركزها في الهند وتصبح دول البحر المتوسط في مركز أفضل بالنسبة للتجارة مع الشرق (١) .

كما كانت انجلترا تخشى أن يترتب على حفر القناة - وهى أمنية فرنسا منذ زمن طويل - أن تسعى فرنسا لامتلاك مصر (٢) .

ويتضح لنا موقف الحكومة الانجليزية المعارض من تلك المراسلات التى تبودلت بين وزارة الخارجية الانجليزية وقنصل انجلترا في مصر ، ففي ٨ فبراير ١٨٤٧ طلبت الحكومة الانجليزية من (مرى Munay) قنصلها في مصر أن يسعى جهده لاقناع محمد على بالفوائد التى يمكن أن تجنيها مصر من وراء إنشاء حط حديدى إلى السويس ، كما طلبت من القنصل أن ينتهز كل فرصة ليكرر على مسامع الباشا أن مشروع القناة بين البحرين يتطلب تنفيذه أموالا طائلة علاوة على أنه مشروع خيالى ليس فى الإمكان تنفيذه ، بينما مشروع الخط الحديدى سهل التنفيذ وأقل تكلفة ، وأن أولئك الذين يسعون لاقناع محمد على بتنفيذ مشروع القناة الخيالى لا يقصدون إلا عرقلة مشروع الخط الحديدى وهو مشروع أكثر سهولة من حيث التنفيذ وأقل تكلفة عن مشروع القناة (٣) .

وكان هذا الموقف من جانب الحكومة الانجليزية عقب تأسيس جمعية دراسات قناة السويس وفى الوقت الذى تتجه فيه مجموعات إلى مصر للقيام بالأبحاث اللازمة يهدف إلى إثارة (محمد على) ضد نشاط جمعية الدراسات وتحريره على عرقلة أبحاثها حتى لا تنجح فى المهمة التى تأسست من أجلها .

Hallberg : The Suez Canal, p. 122. (١)

Serfed-Dean : England's Opposition ... p. 45. (٢)

Husny : Le Canal de Suez, p. 195, 196. (٣)

ورغم أن الحكومة الإنجليزية أقرت في برقية منها بتاريخ ٢٧ مايو ١٨٤٧ إلى القنصل الإنجليزي في مصر بأن مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر بقناة مائية سوف يسهل الاتصال ويختصر الطريق بين أوروبا وآسيا ، وأن انخلة باعبارها صاحبة أكبر نصيب في التجارة الشرقية سوف تستفيد من هذا الطريق إلا أنها لأسباب سياسية لا تريد تنفيذه وتفضل تنفيذ مشروع الخط الحديدي^(١).

وعندما علم (واجهورن) بقيام جمعية الدراسات واتجاه مجموعاتا إلى مصر لتابعة بحوث القناة واشترك مواطنه (ستفنسون) في الجمعية ، وجه (واجهورن) إلى (ستفنسون) في مايو ١٨٤٧ رسالة سخر فيها من مشروع السان سيمونيين وأعرب عن استيائه وأسفه لاشتراك المهندس الإنجليزي (ستفنسون) إلى حاسب المهندسين النمسيين والفرنسيين في دراسة مشروع القناة^(٢).

نشاط جمعية الدراسات :

ومن أجل إتمام البحوث التي أعلن (تالابر) في جلسة ٢٧ نوفمبر ١٨٤٦ عن ضرورة القيام بها شرعت مجموعات جمعية الدراسات في العمل ، وكانت المجموعة النمسية هي أولى المجموعات في بدء العمل ، فقد أوفد (نجريللي) بعثة من المهندسين النمسيين إلى مصر في ٢٥ مارس عام ١٨٤٧ وكانت تتكون من ثلاثة من المهندسين وسكرتير ، وصلوا إلى مصر في أبريل عام ١٨٤٧ ، وكانت هذه البعثة مكلفة بدراسة شاطئ البحر المتوسط على طول الخليج السيلوزي وقياس الأعماق في مختلف أجزائه وذلك للبحث عن أنسب مكان تنتهي عنده القناة على البحر المتوسط بحيث يمكن إقامة ميناء تكون الملاحة عنده سهلة في كل فصول السنة ويكون من السهل على السفن دخول القناة في أمان ويسر .

وقد أنجزت هذه البعثة مهمتها خلال أشهر مايو ويونيو ويوليو عام ١٨٤٧^(٣).

Husny · Le Canal de Suez ...p. 208.

(١)

Ibid, p 196 — 197

(٢)

Mazuel · l'Oeuvre Geogr. de Linant p 322.

(٣)

وقد أثبتت هذه البعثة عدم وجود تيار مائي يحمل الطمي من مصبات النيل إلى الخليج البيروزى ، كما أن عمق سبعة أمتار ونصف من المياه يوجد على بعد ستة كيلومترات من الشاطئ. بينما عمق (٩ — ١٠ أمتار) وهو العمق المناسب للسفن ذات الحولة الكبيرة فإنه يوجد على بعد ثمانية كيلومترات ونصف من الشاطئ . ، ولذلك اقترحت البعثة لإنشاء بروزين عند مدخل القناة الشمالى بحيث يمتدان من الشاطئ حتى العمق المناسب (١) .

إلا أنه عفى إتمام البعثة النسوية لبحوثها ساءت الظروف الدولية فى أوروبا فى عام ١٨٤٧ ونشبت النورات فى ذلك العام فى جهات كثيرة ، ولذلك لم تتم الفرصة (لنجريللى) — كما اعترف هو فيما بعد — لأن يقدم نتائج أبحاث مجموعته إلى جمعية الدراسات بل ظل محتفظاً بها سنوات عديدة حتى عام ١٨٥٥ (٢) .

أما المجموعة الإنجليزية فإنها لم تحضر إلى مصر ، ذلك أن (ستفنسون) عثر فى سجلات البحرية البريطانية على وثائق خاصة ببرزخ السويس ففطن بتقدمها إلى جمعية الدراسات ، ولم تلبث الشعبة الإنجليزية أن فقدت اهتمامها بمشروع القناة بين البحرين وحولت اهتمامها إلى مشروع الخط الحديدى الذى كانت المحللة تهتم به وتفضله على مشروع القناة (٣) . ولم يلبث أن صار (ستفنسون) هو المهندس المشرف على عملية إنشاء الخط الحديدى بين الإسكندرية والقاهرة فى عهد عباس بعد ذلك بسنوات قليلة .

أما المجموعة الفرنسية من مجموعات جمعية دراسات قناة السويس والتي كانت تحت إشراف المهندس الفرنسى (بولان تالابو) فقد أوفدت بعثة من الفنيين

(١) Société d'Etudes ., Travaux de la Brigade Française ;
Rapport de l'ingénieur, p 43—63

(٢) Lettre de M. de Chancel à M. de Lesseps, de Paris en 15
Sept, 1855, Texte de la Conversation entre de Chancel et
Negrelli : De Lesseps, Lettres, Journal et documents; T, I.
p. 262

(٣) Linant . Memoires sur les principaux Travaux, p. 216—7

إلى مصر على رأسهم المهندس الفرنسى (بوردالو Bourdaloue) وبصحبه
(برونو Bruneau) وهو ضابط سابق بالمدفعية الفرنسية ، وكان ضمن السان سيمونيين
الذى وفدوا إلى مصر عام ١٨٣٣ ودخل فى خدمة الحكومة المصرية إذ تولى
إدارة مدرسة المدفعية بطرة من مارس ١٨٤٠ إلى أبريل ١٨٤٧ عندما عاد
إلى فرنسا (١) .

وإلى جانب (بوردالو) و (برونو) كانت البعثة الفرنسية تضم عدداً آخر
من الفنيين منهم المهندس المساحى (بوجيه Pouget) والمهندس (جابولد Gabolde)
وقبل رحيل البعثة أصدر إليها (تالابو) تعليمات حددت مهمتها فى مصر بدراسة
برزخ السويس ومسحه وقياسه بالاتجاه من السويس إلى البحر المتوسط وكذلك
بالاتجاه من القاهرة إلى قلب البرزخ عن طريق (وادى طرميلات) و (السبع
أبيار) (٢) وقد سبق السكرولونيل (برونو) بقية أفراد البعثة للتمهيد لحضورهم
إلى مصر ، وأخيراً وصلت البعثة الفرنسية برئاسة (بوردالو) إلى الإسكندرية
فى ١١ سبتمبر ١٨٤٧ مزودة بالآلات والأجهزة الدقيقة التى تعينها على
إنجاز مهمتها .

ونظراً لشهرة (لينان) وأبحاثه وخبرته عن منطقة البرزخ فقد طاب (تالابو)
من (بوردالو) عرض برنامج العمل وتعليماته إلى البعثة الفرنسية على المهندس
(لينان) وأعطاه حق تعديلها وإضافة ما يترأى له عليها .

اعمال البعثة الفرنسية وتقرير تالابو :

وفد وصلت البعثة الفرنسية إلى القاهرة فى ١٧ سبتمبر ١٨٤٧ وأمضت
الفترة بين ١٨ و ٢٤ سبتمبر فى الاستعداد للرحلة ، وقد أحس (محمد على)

(١) دكتور فؤاد شكرى : بناء دولة ص ١٧٩ ، ٤٨٠

أمين سامى : التعليم فى مصر ص ٥٢ من الملحقات .

د . أحمد عرت عبد الكريم^٣ : التعليم فى عصر محمد على ص ٢٠٦

(٢) Société d'Etudes ... , Travaux de la Br. Fi , Rapp. p 6—7

استقبال البعثة ووضع تحت تصرفها كل ما من شأنه أن يساعدها على إنجاز مهمتها ، فطلب من (لينان) مساعدتها في أثناء دراستها وأبحاثها في صحراء البرزخ ، كما أمر بأن يوضع تحت تصرف البعثة فصيلة من ستين جندياً وعشره من البدو وستين حملاً وعشرين من الهجن واثنين وثلاثين حيمة وغير ذلك من الأدوات (١) .

ورغم أن (محمد علي) كان يعتقد أن مشروع توصيل البحرين الذي تسعى جمعية دراسات قناة السويس لتنفيذه لن يخرج إلى حيز الوجود في ذلك الوقت فقد عبر محمد علي لمهندسه (لينان) أنه إذ يقدم هذه المساعدات لبعثة جمعية الدراسات أثناء أبحاثها في منطقة البرزخ إنما يهدف إلى إرضاء الرأي العام الأوروبي وعلى الأخص في النمسا وفرنسا ، وحتى لا يقال عنه أنه يعرقل المساعي والجهود التي تهدف إلى تنفيذ المشروع (٢) .

وفي ٢٥ سبتمبر بدأت البعثة الفرنسية دراساتهما عندما خرجت من الروضة بالعاهرة وظلت تتابع أبحاثها في ضواحيها حتى يوم ٣ أكتوبر ثم انقسمت البعثة إلى أربعة أقسام اتجه اثنان منها إلى بحيرة التمساح في وسط برزخ السويس ، وقد رافق (لينان) و (بوردالو) هذين القسمين حتى بحيرة التمساح ومنها اتجه (لينان) و (بوردالو) شمالاً في ٢٥ أكتوبر فوصلا إلى بيلوز في ٢٧ منه حيث قاما بتحقيق أعمال البعثة النسيجية التي درست الساحل البيلوزي ثم عادا إلى بحيرة التمساح .

أما القسمان الآخران فقد تركا القاهرة إلى القلج جنوب الحانكة ثم الزوامل ومنها إلى بلبليس حتى التقوا بالقسمين السابقين ، وفي ٩ نوفمبر اجتمع كل أفراد البعثة الفرنسية عند بحيرة التمساح وقام (لينان) و (بوردالو) بتقسيمها تقسيماً جديداً ، فقرر أن يتجه فريق منهم في ١٠ نوفمبر نحو الشمال في اتجاه بيلوز لدراسة القسم الشمالي من البرزخ فوصل إلى بيلوز في ٦ ديسمبر وباشر دراساته في المنطقة

(١) تقرير (تالابو) ص ٨

(٢)

حتى ٩ منه ، واتجه فريق آخر إلى السويس فوصلها في ٦ ديسمبر ، وفي ٢٢ نوفمبر سار فريق ثالث في حط مستقيم من السويس إلى القاهرة فوصلها في ٤ ديسمبر ، ولم يأت يوم ١٤ ديسمبر حتى كانت قد عادت إلى القاهرة جميع أقسام البعثة الفرنسية ثم استأذنت من الباشا وغادرت القاهرة في ١٧ ديسمبر تاركة أحدهم مهندسها وهو (جابولد) حيث تقرر بقاءه في البرزخ للقيام بتحقيق آخر للتأكد من صحة النتائج التي وصلت إليها البعثة حتى لا يتسرب أدنى شك إلى صحتها . وأخيراً عادت البعثة الفرنسية الإسكندرية في ٢٠ ديسمبر عائدة إلى فرنسا ، أما (جابولد) فقد أنجز مهمته فسار إلى بيلوز في ٢٦ ديسمبر ثم اتجه منها جنوباً ماراً بالبحيرات المرة حتى وصل إلى السويس في ٦ يناير ١٨٤٨^(١) .

وأهم ما يلاحظ على الأبحاث التي قامت بها البعثة الفرنسية المشاركة والدقة التي انسمت بها أعمالها ، وقد بلغ من دقة للعمل أنه كان يقوم بكل مهمة شخصان من الفنيين يعمل كل منهما مستقلاً عن الآخر على أن تحدد لهما أما كن يلتقيان فيها كل ثلاثة كيلومترات لمراجعة مقاييسهما فإذا تجاوز الفرق بينهما اثني عشر ملليمترًا فانهما يعاودان أعمال قياس هذه المرحلة من بدايتها^(٢) .

ولذلك كان من نتيجة الدقة في أعمال القياس وبفضل معونة (لينان) أن تمكنت البعثة من إثبات تساوى البحرين ، وبذلك استطاعت البعثة الفرنسية التي أوفدها (تالابو) إلى مصر عام ١٨٤٧ تحت إشراف جمعية دراسات قناة السويس أن تهدم ذلك الاعتقاد الخاطئ الذي سيطر على الأذهان منذ أقدم العصور وأكده بعثة الحملة الفرنسية^(٣) .

وقد كانت معونة (لينان) ذات أثر كبير على نجاح البعثة في دراساتها ووصلها إلى هذه النتيجة ، وقد أقر بذلك كل من (تالابو) و (بوردالو)^(٤) .

Société d'Etudes ... Rapport de Talabot, p. 12—13 ; (١)

Linant Memoires p. 215.

Rapport de Talabot, p. 17 (٢)

Ritt Hist. de l'Isthme de Suez, p. 95—96 ; Mazuel, (٣)

p, 223 , Desplaces · le Canal de Suez, p 84

Rapport de Talabot, p. 8. (٤)

وبعد أن انتهت البعثة الفرنسية من أبحاثها في مصر وعادت إلى فرنسا رفعت نتائج دراساتها إلى المهندس (تالابو) المشرف على المحموعة الفرنسية والذي لم يحضر إلى مصر ، فنشر (تالابو) في آخر عام ١٨٤٧ — تقريراً تضمن خلاصة ما توصلت إليه البعثتان الفرنسية والنمساوية من نتائج (١) .

وقد استعرض (تالابو) في تقريره الأعمال التي قامت بها مجموعته في مصر والطريقة التي كانت تتبعها في العمل للوصول إلى نتائج محققة ، وأوضح أن البعثة الفرنسية عندما شرعت في دراسة منطقة برزخ السويس كانت تعتمد على البيانات التي أوردها (لوبر) وكذلك المعلومات التي أرسلها (لينان دي بلفون) إلى جمعية دراسات قناة السويس ، وكانت معلومات (لينان) تتفق مع ما أثبتته بعثة الحملة الفرنسية بخصوص ارتفاع مستوى البحر الأحمر عن مستوى البحر المتوسط واعترف (تالابو) بأنه رغم أن هذه النتيجة تنافض مع الفوائد الرياضية إلا أنه نظراً لمكانة هيندسي الحملة الفرنسية وشهرتهم ثم تأكيده لينان لهذه النتائج كان (تالابو) مضطراً — قبل أن يوفد مهندسيه إلى مصر — إلى التسليم بوجود ذلك الاختلاف بين مستوى البحرين ، ولم يكن يهدف من إعادة دراسة منطقة البرزخ إلا التحقق من مقدار الفرق بالضبط بين مستوى البحرين حيث كان يرى أن هذا الفرق — كما أورده (لوبر) وأكده (لينان) — كبير جداً بالنسبة لمساحة لا تمتد أكثر من مائة وعشرين كيلو متراً وتقع على خط طول واحد تقريباً (١) .

وبعد أن تحدث (تالابو) في تقريره عن الأبحاث التي قامت بها بعثة المهندسين الفرنسيين في عام ١٨٤٧ وما توصلوا إليه من نتائج قدم هو الآخر — كما فعل (لوبر) و (لينان) من قبل — دراسة وافية للظروف الطبيعية والجيوولوجية لمنطقة البرزخ ، ثم تسكلم عن المشروعات التي سبق وضعها لتوصيل البحرين سواء أكان مشروع (لوبر) أم مشروع (لينان) : الأول (غير المباشر) والثاني

Société d'Etudes de l'Isthme de Suez, Travaux de la (١)

Brigade Française, Rapport de l'Ingénieur, (Marseille 1847);

Linant . Memoires ... p 216.

Rapport de Talabot, p. 5--6.

(٢)

المباشر) ، ثم استعرض (تالابو) المشروعات التي يمكن تنفيذها لتحقيق الاتصال بين البحرين المتوسط والآخر وذلك بعد النتائج التي توصلت إليها بعثة المهندسين الفرنسيين ، وقد قسم (تالابو) هذه المشروعات إلى عدة أنواع .

١ — مسروعات غير مباشرة كمشروع (لينان) الذي يعتمد على إنشاء
العناطر .

٢ — مشروع غير مباشر يصل وادى طوميلات بالإسكندرية عن طريق
وسط الدلتا لاجنوبها .

٣ — مشروع مباشر عبر برزخ السويس ولكنه يعتمد على مياه النيل التي
تغذيه وتكون خزاناً في وسط البرزخ يخرج منه فرع نحو الشمال إلى البحر المتوسط
وآخر نحو الجنوب إلى البحر الآخر .

٤ — مشروع مباشر للراحة الحرة بين البحرين سواء أكان ذلك باستخدام
أهوسة أم بدونها (١) .

كما تناول (تالابو) في تقريره بحث مدى صلاحية الساحل البيلوزى لإيجاد
منفذ للقناة على البحر المتوسط ، وأشار في هذا الصدد إلى نتائج أبحاث البعثة
المساوية التي أوفدها (نجريللى) وما اقترحت به بخصوص إنشاء بوزين للقناة
يمتدان حتى العمق اللازم في البحر المتوسط ، وعلق على ذلك بأنه من الصعب إنشاء
مثل هذين البوزين وإرساؤهما على أرض غير صلبة ، واعتبر أن إنشاء مدخل
وميناء للقناة على الخليج البيلوزى يمثل عقبة كأداء تقف في وجه المشروع المباشر
إذ تتسبب نفقات باهظة تقرب من تكاليف شق قناة غير مباشرة تصل السويس
بالإسكندرية ، ولذلك نادى (تالابو) في تقريره بالتخلي عن فكرة أى مشروع
مباشر ينتهى إلى الخليج البيلوزى .

وقد أرفق (تالابو) بتقريره خريطة للوجه البحرى وبرزخ السويس

بمقياس رسم $\frac{1}{225000}$ أوضح عليها مشروع قناة مباشرة وأخرى غير مباشرة كما أوضح عليها مشروعا لخط حديدى بن الإسكندرية والسويس (١) .

وبعد كان لتقرير (تالابو) أهمية لا تنكر وأثر كبير فى تقدم بحوب القناة ، فقد أثبت تساوى البحرين المتوسط والأحمر لخطم بذلك تلك الخرافة التى طلت مسيطره على الأذهان أوروبا طويلا ، وكانت هذه النتيجة ذات أثر حليل لأنها حذمت فكرة توصيل البحرين ودفعت بالمشروع إلى الأمام خطوات عديدة وأناحت الفرصة لتوصيل البحرين فيما بعد على أساس سليم . وإلى جانب ذلك فإن (تالابو) قد استعرض فى تقريره المشروعات المختلفة التى يمكن تنفيذها لتحقيق الاتصال بين البحرين ووضعها أمام المختصين فى المسائل الهندسية والفنية والمهتمين بمشروع توصيل البحرين المتوسط والأحمر فمكفوا على دراسة هذه المشروعات ومقارنة كل منها بالآخر من أجل الوصول إلى أفضلها وأكثرها فائدة حتى أمكن فى النهاية الاستقرار على مشروع واحد .

وبعد انتهاء المجموعتين النمساوية والفرنسية من أبحاثهما فى منطقة البرزخ استقر رأى المهندسين الثلاثة المشرفين على مجموعات جمعية دراسات قناة السويس (نجريللى) و (تالابو) و (استيفنس) على ضرورة قيامهم معا بدراسة المنطقة التى سوف تخترقها القناة وذلك حتى يمكن الاتفاق نهائيا على الصورة التى سوف ينفذ بها مشروع توصيل البحرين ، وبينما المراسلات تلتقل بين باريس وفيينا ولندن من أجل تحديد موعد سفر المهندسين الثلاثة إلى مصر نشبت فى فبراير عام ١٨٤٨ الثورات فى جهات كثيرة من أوروبا ، وفى فرنسا قامت الثورة وأسقطت (لويس فيليب) ولم تلبث أن قامت الجمهورية الثانية برئاسة (لويس نابليون) ، وفى النمسا نشبت الثورات فى فيينا وفى بوهيميا والمجر وكروايا حتى لقد اضطر (مترنيح) إلى الفرار إلى إنجلترا ولو أن ثورات النمسا لم يكتب لها النجاح ، كما قامت الثورات فى عواصم الولايات الألمانية من أجل الفوز بالداستير ، أما

(١) الخريطة .

في إيطاليا فقد سيجتها أنباء ثورات النمسا وفرار (مترنيخ) على الثورة هي الأخرى وفامت الحرب بين بيمدنت والنمسا .

و قد تسبب هذا الاضطراب الذي ساد أوروبا في شل نشاط جمعية دراسات فئاة السويس فاضطرت إلى ارجاء الخطوة التي كانت تزمع القيام بها (١) .

ورغم عدم حضور مهندسى جمعية الدراسات إلى مصر فقد ظل مشروع توصيل البحرين ووصع الانعام ، وشهدت الفترة التالية لأبحاث المجموعتين النمساوية والفرنسية عدة محاولات من جانب شخصيات عديدة من أجل التثبت من صحة النتائج التي توصلت إليها بعتات جمعية الدراسات . ففي عام ١٨٤٨ قام (جابولد Gabolde) و (فرومون Fromont) بعمل قياس بين دمياط والقاهرة عن طريق مديرية الشرقية (٢) . وقد أكدت هذه العمليات والمقاييس ماذهب إليه مهندسو جمعية الدراسات من أن البحرين المتوسط والأحمر في مستوى واحد .

واستمرت عمليات مراجعة مقاييس جمعية الدراسات حتى عام ١٨٥٣ حين قرر (لينان) القيام بعمل قياس آخر رغم تأكده من دقة الأعمال التي أجريت أمام ناظره وتحت إشرافه في عام ١٨٤٧ على أيدي مجموعة المهندسين الفرنسيين برئاسة (بورالو) . وكان الدافع لقيام (لينان) بهذا القياس الجديد ذلك المقال الذى نشره في عام ١٨٥٣ المهندس الفرنسى (فافيه Favier) المفتش العام للطرق والسككبارى فى فرنسا ، وكان (فافيه) أحد الذين اشتركوا مع المهندس (لوبير) فى أعمال القياس فى برزخ السويس أيام الحملة الفرنسية (٣) . وفى هذا المقال عقد (فافيه) مقارنة بين العمليات التي أجريت فى عامى ١٧٩٩ و ١٨٠٠

(١) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم)

De Negrelli à Metternich en 3 Octobre 1848;

الوثائق المكسكة بالحقولط المساونة .

De Negrelli à l'Arch. Fred. Maximilien en 26 Fev. 1855

Desplaces p. 90—91 ; Mazuel : p. 328 (٢)

Linant : Memoires ... p. 217 (٣)

على عهد الحملة الفرنسية ، وتلك العمليات التي أجرتها جمعية دراسات قناة السويس في عام ١٨٤٧ ، وكان (فافيه) يميل في مقاله إلى التشكيك في صحة النتائج الأخيرة ودقتها ، ولذلك اهتم (لينان) بمراجعة تلك النتائج والتثبت منها خاصة وأن القنصل الفرنسي في مصر في ذلك الوقت (ساباتيه Sabatier) كان قد طلب من (عباس الأول) بناء على اقتراح حكومته ، التصريح بالتأكد من صحة أبحاث (بوردالو) وحصل فعلاً على التصريح وعهد (عباس) إلى (لينان) بالقيام بالعمل في فبراير ١٨٥٣^(١) .

وحاوله (لينان) - على حد قوله - أن يبلغ عمله منتهى الدقة حتى لا تكون هناك فرصة للوُفُوع في خطأ ما^(٢) ، وأثبتت أبحاث (لينان) الأخيرة عدم وجود فرق يذكر بين مقاييسه ومقاييس (بوردالو) حيث لم يتجاوز الفرق ١٨١٤ م. من المتر في مسافة يبلغ طولها نحو مائة وعشرين كيلومتراً .

ورغم أن الظروف قد اضطرت جمعية الدراسات إلى إرجاء رحيل مهندسيها الثلاثة إلى مصر لاتخاذ قرار نهائي بصدد مشروع القناة فلم يكن معنى هذا أن جمعية الدراسات قد تخلت عن المشروع أو أسقطته من حسابها أو عدلت عن التفكير في تنفيذه بل استمرت في بحث الوسائل التي تكفل النجاح في تنفيذ المشروع عندما تسنح الفرصة المناسبة لذلك^(٣) .

ولذلك كتب الأب (انفانتان) إلى زميله (أرليه دوفور) في ٢٥ يونيو ١٨٤٨ يرحوه أن يكرس كل جهوده - أكثر من أي وقت مضى - من أجل « مشروع السويس » ، وطلب (انفانتان) من (أرليه) أن يطلع على آرائه بخصوص طريقة تنفيذ المشروع ، ورجاه إعداد مذكرة تصالح أساساً لتحويل

(١) Ibid, p 218 , Desplaces . p.91--92

(٢) Linant ' Memoires ... p 222

(٣) الوثائق المتساوية (الميكرو فيلم)

Lettre de Negrelli à Metternich en 3 Octobre 1848.

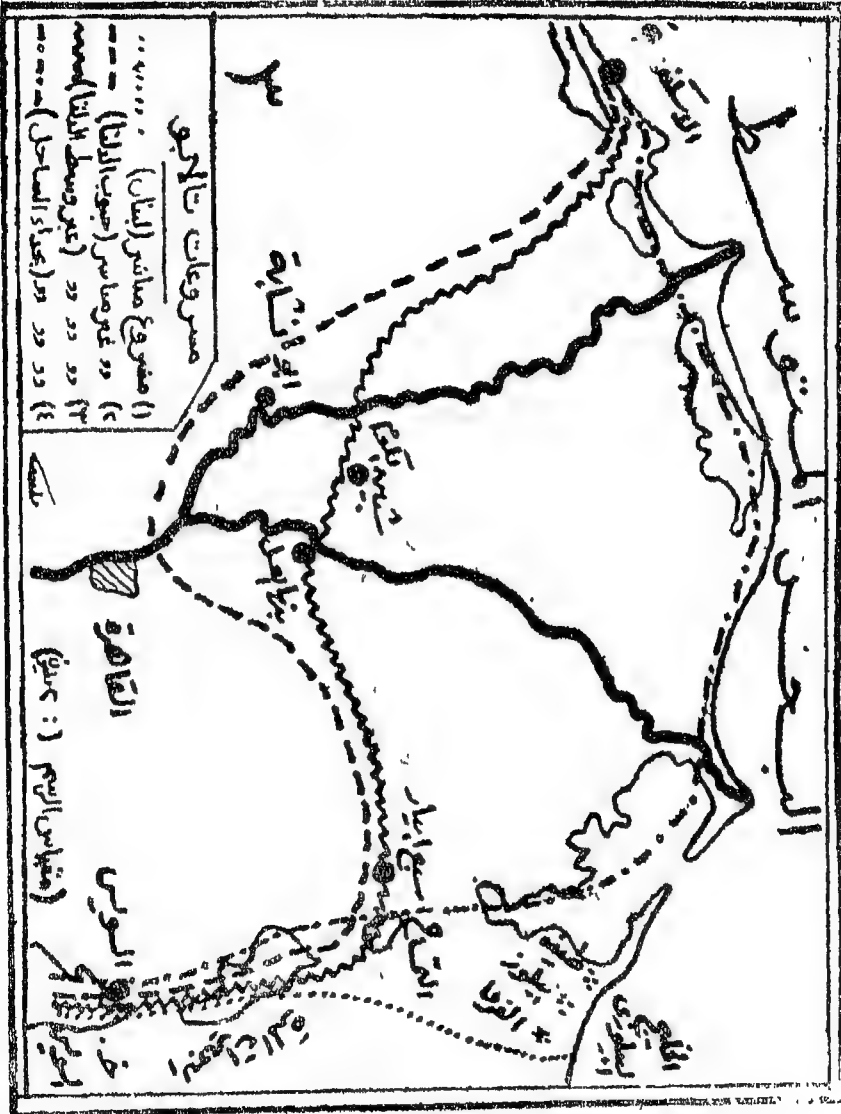
جمعية الدراسات إلى هيئة لتنفيذ المشروع^(١) .

واستمر السان سيمونيون يبحثون أفضل الوسائل التي تكفل لمشروعهم النجاح، وبعد البحث والتفكير اهتدى (انفانتان) إلى أفضل وسيلة يمكنهم اتباعها من أجل ضمان نجاحهم في تنفيذ المشروع . وقد عبر (انفانتان) عن هذا الرأي في رسالة منه إلى (نجريللي) في ٢٣ أغسطس عام ١٨٤٨^(٢) . فقد صار الأب (انفانتان) في عام ١٨٤٨ يعتقد أنه لضمان نجاح المشروع يجب أن يضع نتائج أبحاث جمعية الدراسات بين أيدي ساسة أوروبا الذين يستطيعون بوسائلهم الدبلوماسية الوصول إلى اتفاق بين الدول الأوروبية ، وهذا الاتفاق هو السبيل الوحيد لنجاح المشروع ، بعد ما كان (انفانتان) يعتقد — عند تكوين جمعية الدراسات عام ١٨٤٦ — بوجوب عدم تدخل ساسة أية دولة من الدول في المشروع خشية فشل المشروع برمته . ولذلك فقد طالب (انفانتان) زميله (نجريللي) بأن يطلع الحكومة النمساوية على نتائج أبحاث جمعية الدراسات ويدعوها إلى الاتفاق مع الدول الكبرى لتجعل من هذا العمل المشترك دعامة من دعائم السلم : « فلنقدم الدبلوماسيين نتائج جهودنا وأعمال المهندسين الذين يستطيعون — أكثر من غيرهم — أن يقودوا أوروبا إلى غزو الشرق سلباً ، فلنطلب من الدول الثلاث أن تكلفنا رسمياً بتنفيذ المشروع الذي حال بمحياتنا من أجل مصلحة الجميع ، ولا نريد لأنفسنا من جزاء سوى ما يستحقه من الحمد » .

Lettre d'Enfantin, de Paris en 25 Juin 1848 : Oeuvres (١)
de St Simon et d'Enfantin, T. XII, p. 82--83

(٢) الوثائق المتساوية (الميكروفيلم)

Lettre d'Enfantin à Negrelli en 23 Août 1848, jointe à la lettre
de Negrelli à Metternich en 3 Octobre 1848.



مشروعات جمعية الدواست لتوصيل البحرين :

مشروع (تالابو) : رغم أن (تالابو) بين في تقريره عام ١٨٤٧ أنه في الإمكان - بعد إثبات تساوى البحرين - توصيل البحرين المتوسط والآخر بعدد طرفي بعضها مباشر والبعض الآخر غير مباشر ، فإن (تالابو) كان يفضل توصيل البحرين بواسطة قناة غير مباشرة تصل الإسكندرية بالسويس وتعتبر النيل جنوب الدلتا مباشرة ، وكان الدافع (لتالابو) لتفضيل هذا المشروع رغم أنه قد ثبت لديه أن البحرين في مستوى واحد اعتقاده بأنه من الصعب إيجاد منفذ للقناة وإنشاء ميناء عند طرفها الشمال على البحر المتوسط بسبب عدم توفر العمق المناسب لملاحة السفن الكبيرة إلا على بعد عدة كيلومترات من الشاطئ ، حيث طل (تالابو) متأثراً بالفكرة القائلة بأن الطمي يكثر في مياه البحر المتوسط بجوار شواطئ الدلتا الشمالية وتجرفه التيارات البحرية نحو الشرف إلى الخليج البيلوزي . بما دعا إلى تسمية المدينة التي تقع على هذا الساحل منذ أيام الإغريق باسم (طينة) أو (بيلوز Peluse ^(١)) الأمر الذي جعل (تالابو) يفضل توصيل البحرين بقناة غير مباشرة يربو طولها على أربعمائة كيلومتر ، وإلى جانب ذلك فقد كان من ضمن الدوافع التي أقنعت (تالابو) بأفضلية المشروع غير المباشر اعتقاده بأن هذا المشروع له من المزايا ما يجعله يفضل المشروع المباشر وفي مقدمتها - كما ذكر (تالابو) في تقريره عام ١٨٤٧ - أن المشروع المباشر سوف يزيد تكاليفه كثيراً على أي مشروع آخر حيث يستلزم تنفيذه شق برزخ السويس ورفع ملايين من الأمتار المكعبة من التربة .

كما كان (تالابو) يرى أن الدول التي سوف تستخدم القناة بعد حفرها تقع إلى الغرب من مصر ، وأن ميناء الإسكندرية - حتى في حالة حفر قناة مباشرة - سيظل الميناء الرئيسي تمر به السفن في طريقها إلى الدول الأوروبية ، ومن ثم اعتقد (تالابو) أنه بالرغم من أن القناة المستقيمة أقصر بكثير من القناة غير المباشرة إلا أن السفن ستقطع مسافة غير قصيرة في البحر المتوسط بعد خروجها

(١) Bridier , Une Famille Francaise-les de Lesseps, p 332.

من القناة المباشرة حتى تصل إلى محاذها الاسكندرية في طريقها إلى أوروبا ، فإذا أضفنا المسافة بين فتحة القناة على البحر المتوسط وميناء الاسكندرية إلى طول القناة المباشرة أصبح طولها يقرب من طول القناة غير المباشرة ، خصوصاً وأن السفن سوف تصادف — في رأيه — صعوبات وأخطاراً في أثناء الملاحة في الخليج البيلوزى مما يجعل القناة المباشرة لا تمتاز على القناة غير المباشرة .

وبالإضافة إلى هذه الصعوبات التي كان (تالابو) يرى أنها تقف في وجه المشروع المباشر وهى صعوبة اقتراب السفن من شاطئ الخليج البيلوزى وفداحة التكاليف التي يستلزمها شق القناة المباشرة كان (تالابو) يعتقد أن ثمة صعوبات أخرى يجب أن يدخلها في حسابه كل من يفكر في تحقيق فكره ربط البحرين المتوسط والأحمر . ذلك أن حكومة مصر — في رأى (تالابو) — سوف تعارض معارضة شديدة أى مشروع لتوصيل البحرين يقع في أطراف البلاد ولا يربط القاهرة بالاسكندرية ، ذلك الميناء الكبير الهام على البحر المتوسط أى أن (تالابو) كان يعتقد أن الحكومة المصرية تريد أن تبني للأسكندرية أهميتها كميناء رئيسى للبلاد على البحر المتوسط ، وأشار (تالابو) إلى أن مصر سوف تحصل على مزايا تجارية وسياسية من وراء شق قناة غير مباشرة تخترق الدلتا وتربط الاسكندرية والقاهرة بحركة التجارة بين الشرق والغرب ، وأصبح يعتقد أن مستقبل مصر مرهون بالاتجاه الذي سوف تأخذه القناة .

ورغم أن (تالابو) لم يوضح تفاصيل المزايا التجارية والسياسية التي سوف تفيدها مصر من المشروع غير المباشر إلا أنه من المرجح أنه كان يفصد أن مرور التجارة بالقاهرة والاسكندرية وقلب البلاد سوف يؤدي إلى حدوث رواج تجارى فيها حيث ستمصبح مراً للمتاجر الشرقى في طريقها إلى الغرب ، هذا من الناحية التجارية ، أما من الناحية السياسية فلعله — يجعل القناة تمر في قلب البلاد — يضمن أن يكون الإشراف عليها لحكومة مصر ، أما إذا شمت القناة في المنطقة الصحراوية على أطراف البلاد فلعل المشروع يصطدم بمعارضة الحكومة المصرية لأن تطرف موقع القناة سوف يجعل من السهل انتزاعها أو انتزاع الإشراف

عليها من الحكومة المصرية إلى غيرها من الحكومات سواء أكانت الحكومة العثمانية أم الدول الأوروبية .

واختتم (تالابو) دفاعه عن المشروع غير المباشر بأنه بعد دراسات عام ١٨٤٧ أصبح مقتنعاً بأن هذا المشروع هو المشروع العملي الوحيد الذى يمكن أن تكون نتائجه محققة ومؤكدة (١) .

وقد اعترف (تالابو) بأن مشروعه غير المباشر يصادف عقبات ليست بالهينة ، فى مقدمتها ضرورة الاحتفاظ بمياه القناة فى مستوى لا يقل عن ثمانية أمتار حتى تكون صالحة لمرور السفن الكبيرة (٢) .

وللتغلب على هذه العقبة دعا (تالابو) إلى ضرورة إقامة القناطر عند رأس الدلتا للاستفادة منها فى توفير المستوى المناسب من الماء فى القناة ، وذلك هى نفس الفكرة التى ارتآها (لبنان) فى مشروعه الأول الذى وضعه لتوصيل البحرين بعناه غير مباشرة ، إلا أن إنشاء القناطر لم يكن يفيد القناة عبر المباشرة كل الفائدة ، ذلك أن القناطر - كما اعترف (لبنان) نفسه - لم تكن لترفع مستوى الماء فى القناة بأكثر من أربعة أمتار ومن ثم تصبح قائمتها محدودة (٣) .

يضاف إلى ذلك أن الرواسب من طمى النيل سوف تتجمع وتتراكم أمام القناطر - نتيجة حجز المياه - وبذلك يصبح من الضروري القيام باستمرار بأعمال التطهير فى مجرى النهر فى هذه المنطقة (٤) .

ولم يكن توفير المستوى الضرورى من الماء فى القناة غير المباشرة هو العقبة الوحيدة التى تعترض مشروع (تالابو) بل كان المشروع يواجه صعوبة أخرى لا يستهان بها وهى طريقة عبور القناة الملاحية لنهر النيل دون اختلاط مياه القناة

(١) Société d'Etudes . , Travaux de la Brigade F1. Rapport de l'Ingénieur p. 173, 4, 5

(٢) Talabot le Canal de Deux Mers, la Revue des Deux Mondes p. 512 . Ritt p. 99

(٣) Meruau L'Egypte Contemporaine, p. 148 -149

(٤) Mazuel : p. 325

الملحة بمياه النيل العذبة ، وللتغلب على هذه الصعوبة اقترح (تالابو) في مشروعه لإنشاء (معبر Pont-Canal) حتى يمكن صمان مستوى مرفع من الماء في القناة عند عبور النيل يناسب مرور السفن الكبيرة ولضمان عدم اختلاط مياه القناة الملحة بمياه النيل الحلوة فيحدث لإضراراً بمياه الري والرياحه .

ويتكون هذا المعبر - كما اقترحه (تالابو) - من سدين ضخمين يبلغ طول كل منهما نحو كيلومتر بشيدان بعرض النهر ويصل ارتفاعهما إلى ثمانية أمتار فوق سطح النهر ، ويزود هذا المعبر بالمياه اللازمة له وفدرها مليون ومائة ألف متر مكعب من الماء يومياً بواسطة آلات رافعة قوتها خمسة آلاف حصان ، ويحفر نفق (سحاره) تحت هذا المعبر لكي تمر به مياه النيل دون أن تختلط بمياه القناة .

ولضمان استمرار الملاحة في النيل وعدم تعطيلها نتيجة لإنشاء هذا المعبر كان من الضروري حفر فناة حابذة تخرج من النيل جنوب القناة الملاحية وتعود إلى النيل مرة أخرى شمال القناة الملاحية ، ويقوم عليها هويسان ، وبذلك تستمر الملاحة في النيل عن طريق القناة الحابذة وتصبح كمية مياه النيل المختلطة بمياه البحر الملحة بسيطة جداً لا تتجاوز مياه الهويسين . وقد كان إنشاء هذا المعبر وحده يتكلف ٣٨ مليوناً من الفرنكات ، كما أنه نظراً لعدم صلابة الأرض التي سوف يفام عليها لم يكن من المحتمل أن يعمر مثل هذا البناء الضخم طويلاً (١) . بضاف إلى ذلك أن القناة الملاحية وهي تحترق قنوات الري في الدلتا سوف تسبب أرباباً لنظام الري فيها وبالتالي خسارة للثروة الزراعية ، كما أن مرور السفن التجارية والبحرية المنتمية إلى مختلف الدول الأجنبية قد بسبب لمصر متاعب سياسية (٢) .

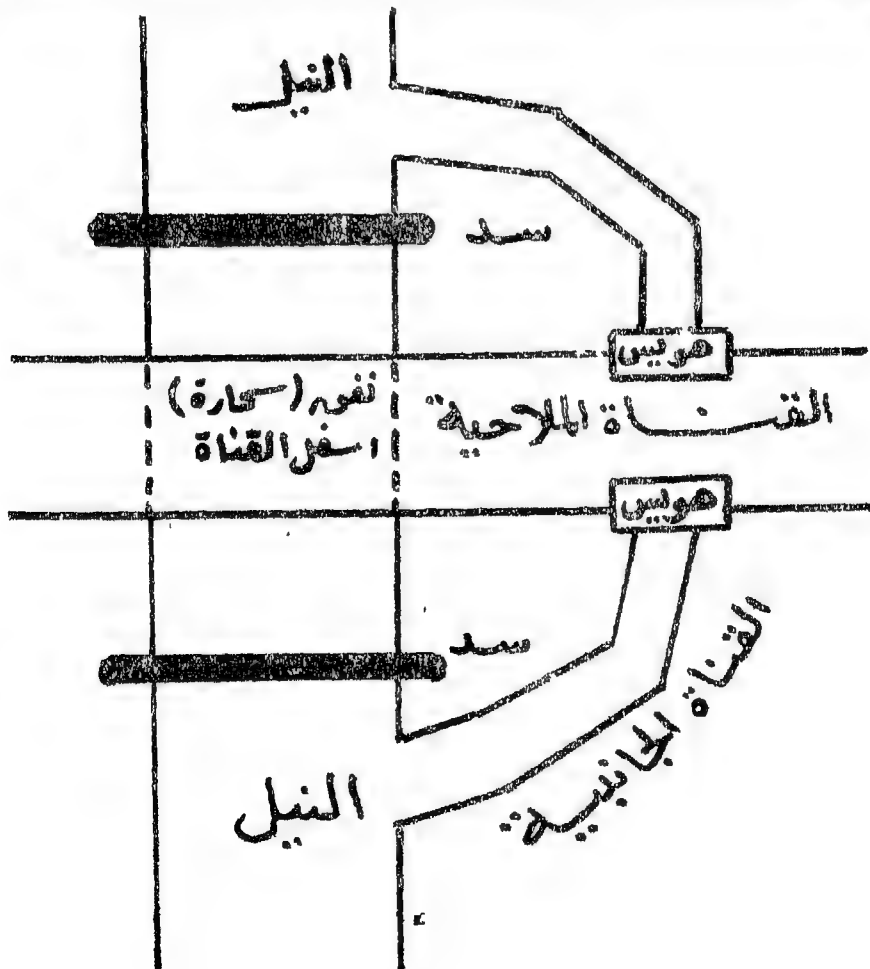
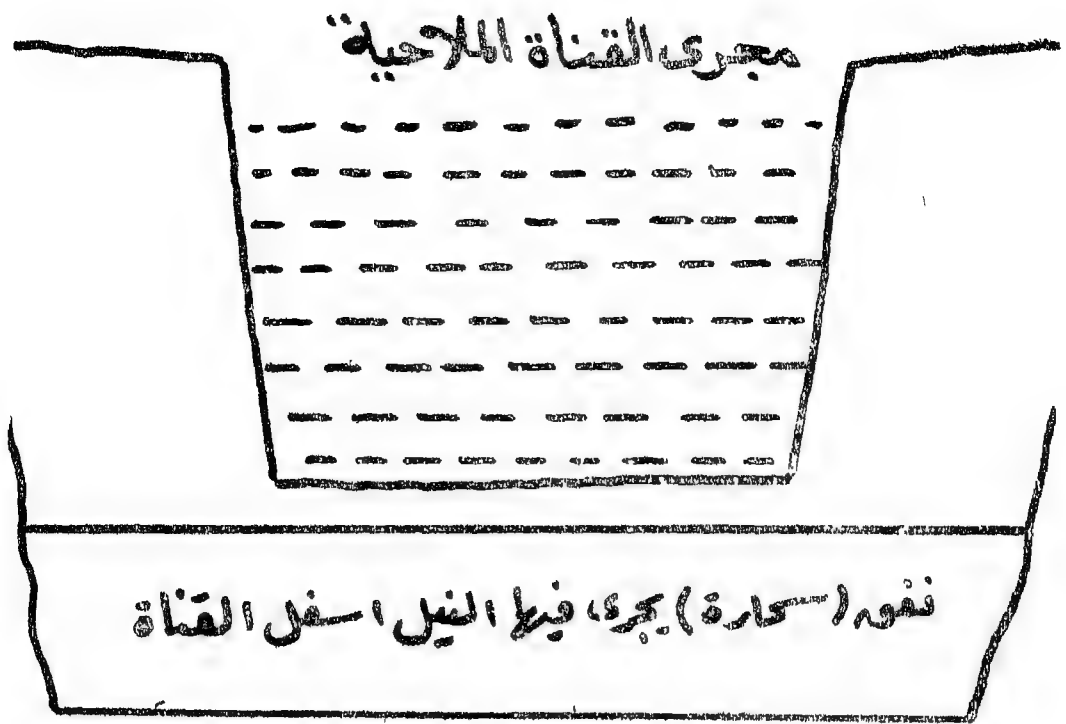
ويد كانت الصعوبات والعقبات التي تعترض تنفيذ مشروع (تالابو) سبباً في ازدياد الاعتقاد - بمرور الزمن - بأفضلية مشروع القناة البحرية المستقيمة

(١) Meiruan . L Egypte Contemporaine, p' 148—149 ,

Mazuel . p. 325, 326

Mazuel, p. 325

(٢)



التي تخترق برزخ السويس على أى مشروع لتوصيل البحرين بطريق غير مباشر (١).

وقد حاول بعض المهندسين أن يدخلوا على مشروع (تالابو) بعض التعديلات بحيث تعبر القناة الملاحية النيل لا عند القناطر كما هو الحال في مشروع (تالابو)، ولكنها تخترق الدلتا من منتصفها تقريباً ، ولم يكن المشروع بعد هذا التعديل يمتاز عن المشروع الأول إلا باحتصار مجرى القناة الملاحية بين السويس والاسكندرية لمسافة تبلغ نحو ٤ كيلو متراً وهذه الميزة لا يمكن أن توازى التكاليف الباهظة التي تتكفلها الأعمال والمنشآت اللازمة لجعل القناة صالحة للملاحة البحرية حصوصاً وأن هذه القناة كانت تستلزم إنشاء قنطرتين على فرع النيل جنوب مدينتي دمياط ورشيد بنحو ٥٠ كيلو متراً لتوفير المستوى المناسب من الماء في منطقتي عبور النيل .

مشروع (بارو Barrault) .

ولم يكن مشروع (تالابو) هو كل ما تمخض عن نشاط جمعية دراسات قناة السويس إذ وضع الأخوان (الكسي وامييل بارو Alex. et Em Barrault) مشروعاً لتوصيل البحرين المتوسط والآخر بطريق غير مباشر كذلك ولو أن هذا المشروع لم ينشر على الملأ إلا في العدد الأول الصادر في أول يناير عام ١٨٥٦ من مجلة العالمين . وقد أوضح صاحباً هذا المشروع الأساس الذي يقوم عليه وهو محاولة الاستفادة من مياه النيل في إمداد القناة الملاحية المقترحة بالماء من أجل توفير مجرى مائي تسير فيه السفن التجارية في رحلتها بين الشرق والغرب من أجل التجارة العالمية مع عدم الإحلال بالوظيفة الأساسية لمياه النيل وهي الري (٢) .

والقناة في مشروع (بارو) تبدأ من الاسكندرية وتسير بحذاء الساحل

Ritt . p. 100

(١)

Barrault : La Revue des Deux Mondes, 1er. Janvier 1856, (٢)

p. 86

الشمالي للدلتا المطل على البحر المتوسط على طول خليج أبي قير وشمال بحيره اذكو ثم تعبر فرع رشيد وتخترق بحيرة البرلس محاذية لساحل البحر تقريبا ، ثم تعبر فرع دمياط وبحيرة المنزلة وبعد ذلك تتجه جنوبا لتصل إلى بحيرة التمساح ومنها تستمر حتى تنتهى عند السويس .

وكان هذا المشروع كذلك يتطلب لإنشاء قنطرتين لرفع مستوى الماء أحدهما قرب مصب دمياط والأخرى قرب مصب رشيد^(١) كما كان يتمثل في مشروع (بارو) كل النقااص والعيوب التي تمثلت في سابقه خصوصاً وأنه من الصعب لإنشاء قناطر تحجز المياه لتوفير المستوى المناسب للملاحة في المنطقة الساحلية حيث تربتها رخوة غير ثابتة ، علاوة على أن مثل هذه القناة سوف تسبب اضطراباً لنظام الري في كل الدلتا^(٢) .

مشروع نجريللي (القناة المباشرة) :

ولما كان (بولان تالابو) والأحواض (بارو) قد أشاروا بحل مشكلة توصيل البحرين المتوسط والآخر بإيجاد اتصال غير مباشر بينهما بأشكال مختلفة ، فلم يكن هذا هو كل ما وصل إليه أعضاء جمعية الدراسات من حلول لهذه المشكلة ، بل ظهر من بين المهندسين الأعضاء في الجمعية من افتتح بإمكان حفر قناة مستقيمة بين البحرين ، وذلك هو المهندس النسوي (لويجي نجريللي Luigi Negrelli) .

وينحدر (نجريللي) من أب من التيرول النسوي وأم ألمانية ، وبعد أن أتم دراسة الهندسة عمل مند فبراير ١٨١٨ في إدارة المنشآت العامة بالتيرول ، ونظراً لكفاءته أصبح موضع تقدير رؤسائه فعهدوا إليه بكتابة الأعمال المائية وإنشاء الطرق ، وبعد أن اشترك في بعض الأعمال على نهر الرين انتقل إلى سويسرا سنة ١٨٢٩ حيث عمل مفتشاً للمنشآت الطرف والأعمال المائية ولم يأت عام ١٨٣٦ حتى أصبح الرئيس العام لجميع المنشآت العامة في زيورخ فأنشأ فيها الكثير من الكبارى .

Ritt . Hist. de l'Isthme de Suez, p. 100

(١)

Mazuel, p. 326—327

(٢)

ولما كان (نجريللى) يولى طرق المواصلات الجديدة - وهى السكك الحديدية - اهتماماً خاصاً ، فقد زار انجلترا وفرنسا وبلجيكا لدراسة الخطوط التى أنشئت فيها حتى ذلك الوقت . وعند عودته إلى سويسرا وضع عدة مشروعات لإنشاء خطوط حديدية بها على أساس المعلومات التى اكتسبها من زياراته .

وفى سنة ١٨٤٠ دعت (شركة سكك حديد الإمبراطور فرديناند) إلى فيينا للعمل مستشاراً عاماً لها . وبعد عودته إلى فيينا بدأ مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر يلفت نظر (نجريللى) ويثير اهتمامه خاصة وأن النمسا وكبار رجالها وفى مقدمتهم (مترنيج) والبارون (فون بروك) مدبر شركة اللويد النمسية - والذى صار فيما بعد سفيرا للنمسا فى الاستانة ثم وزيراً المالية - كانوا مهتمين غاية الاهتمام بالمشروع ويسعون إلى تنفيذه^(١) .

ولم يأت عام ١٨٤٣ حتى كان نجريللى قد تعرف بالاب (أنفانتان) عن طريق المهندس الألمانى (دوفرر فيرونس) كما سبق القول ، ولم يلب (نجريللى) أن شارك فى بحوث جمعية دراسات قناة السويس بصفتها ممثلاً للعنصر النمساوى فيها ورئيساً للجمعية النمساوية التى جاءت إلى مصر عام ١٨٤٧ .

وفد صار من رأى (نجريللى) بعد أبحاث سنة ١٨٤٧ أنه فى الإمكان حفر قناة مستقيمة تصل البحرين بطريق مباشر مؤيداً بذلك أفكار (لينان^(٢)) ولكن على أساس تساوى البحرين بعد أن ثبت بالدليل القاطع أن البحرين الآخر والمتوسط فى مستوى واحد ويعتبر (نجريللى) فيما ذهب إليه أول من أشار إلى الحل الصحيح لمشكلة توصيل البحرين .

وعند ما تقدم (دى لسبس) فى عام ١٨٥٤ لياخذ على عاتقه محاولة تنفيذ مشروع توصيل البحرين لفتت نظره تلك الأعمال التى قام بها المهندسون السويسريون فى عام ١٨٤٧ تحت إشراف نجريللى فى الخليج البيروزى والتى أثبتت أن حركة الرواس فى الخليج البيروزى ضئيلة بحيث تجعله صالحاً لرسو السفن^(٣) . وأن

(١) الترجمة العربية ص ٢٠ ، ٢١ من . Kenitz · Der Suez Kanal.

(٢) Voisin Le Canal da Suez, T. I, P. 1

(٣) De Lesseps · Souvenirs de 40 ans T. II p. 326.

لا خطر منها على الميناء المزمع إنشاؤه على الطرف الشمالى للقناة المباشرة ولا على حركة السفن عند مدخل القناة على البحر المتوسط وهى العقبة الوحيدة التى كان لا يزال يؤمن بها أنصار المشروعات غير المباشرة ويستندون إلى هذه المحاور فى تفصيل المشروعات غير المباشرة على أى مشروع مباشر .

ورغم أن (نجريللى) خرج من الأبحاث والدراسات التى قامت بها مجموعته على ساحل البحر المتوسط بأنه فى الإمكان إيجاد منفذ مأمون للعنابة على الخليج البيروزى إلا أنه - كما اعترف هو بنفسه - لم يفكر فى ابلاغ نتائج أبحاثه إلى زملائه أعضاء جمعية الدراسات إلا فى عام ١٨٥٥ حيث لم تكن الظروف مرآتية وكان (نجريللى) يعتقد فى ذلك العام أنه سوف يحصل على تأييد بقية أعضاء الجمعية لمشروعه المباشر (١) .

الموازنة بين أفضلية المشروعات المختلفة :

كما سبق رى أن المشروعات التى فكر فيها أعضاء جمعية الدراسات بوعان بعضها مشروعات غير مباشرة أى نصل بين البحرين عن طريق النيل كذلك المشروعات التى اقترحها (تالابو) - (١٨٤٧ - ١٨٥٥) ، أو الأخوان (بارو) ١٨٥٦ ، وبعضها مباشر كذلك المشروع الذى فكر فيه (نجريللى) .

وما دمنّا أمام نوعين من المشروعات فإنه يحذر بنا أن نفهم لنعرف أفضلية أى النوعين على الآخر . -

كان الأساس الذى يستند إليه أنصار المشروعات غير المباشرة هو الاعتقاد بوحود كميات من الرواسب فى الخليج البيروزى تهدد بطمر مدخل القناة على البحر المتوسط وتجعل من الصعب إنشاء مدخل وميناء للقناة على هذا البحر . إلا أنه ثبت أن هذا الاعتقاد يحارب الواقع وذلك بعد الأبحاث التى قامت بها بعثة المهندسين (نجريللى) فى الخليج البيروزى عام ١٨٤٧ ، وبذلك لم يعد هناك مبرر للتفكير فى توصيل البحرين بغير القناة المستقيمة التى تربط البحرين مباشرة ، خاصة وأن

Lettre de Chancel à de Lesscps, de Paris en 15 Septembre (١)
1855, Texte de la Conversation de Chancel avec Negrelli .
De Lesscps . Lettres, journal ... T. I, p. 262

القناة غير المباشرة سوف نكون طويلة المجرى وسيقام عليها عدد كبير من الأهوسة وتحتاج إلى إنشاء معبر (Pont-Canal) لعبور النيل وهذه كلها منسآت تتطلب نفقات باهظة في الحفر ثم في الصيانة بينما القناة المباشرة سوف لا تحتاج إلى كل هذه الجهود والنفقات .

فن حيث الطول تبلغ القناة المباشرة نحو ثلث القناة غير المباشرة ، إذ بينما يبلغ طول القناة في مشروعات (لويير) أو (تالابو) أو (بارو) نحو أربع مائة كيلومتر فان القناة المباشرة لا تتجاوز مائة وأربعين كيلومتراً إلا قليلاً ، وسوف تشق في منطقة صحراوية ولا تحتاج إلى أهوسة ولا يصادف حفرها عقبات ضخمة من الناحية الهندسية (١) .

يضاف إلى ذلك أن القناة المباشرة تقدم حلاً كافياً لمشكلة الاتصال بين الشرق والغرب لأنها توفر طريقاً سريعاً مضموناً على مدار السنة للسفن التجارية ذات الحمولة الكبيرة ، وبالنظر إلى قلة تكاليف شق القناة المباشرة عن تكاليف القناة غير المباشرة فمن المرجح أن تكون الأرباح التي تجني من وراء المشروع المباشر بحرية لرؤوس الأموال التي سوف تستخدم في حفرها لما هو متوقع من ازدياد حركة التجارة عبر هذا الطريق الجديد ذي المميزات العديدة (٢) .

وإلى جانب ذلك فان القناة المباشرة نظراً لأنها تخترق منطقته صحراوية على حدود مصر لن تكون لها آثار سيئة كذلك التي قد تترتب على شق قناة غير مباشرة تخترق قلب البلاد وتؤثر على النظام المائي الذي تعتمد عليه حياة البلاد الزراعية ، كما أن القناة المباشرة لن تسبب لمصر وحكومتها أى شعور بالقلق من جراء مرور السفن الأجنبية في قلب البلاد مثلما يحدث في حالة القناة غير المباشرة ، وأخيراً فان القناة المباشرة سوف تستخدم المصالح السياسية والدينية للإمبراطورية العثمانية التي سوف تجد اتصالاً سهلاً مباشراً بينها وبين الأماكن المقدسة الإسلامية (٣) .

Saint-Hilaire, B. · Lettres sur l'Egypte, p. 13. (١)

Desplacas . Hist. de l'Ishme de Suez, p 84. (٢)

Ibid, p. 85-86 (٣)

من العرض السابق نلاحظ أن نشاط السان سيمونيين في هذه الفترة يختلف تمام الاختلاف عن نشاطهم في الفترة الأولى عندما حضروا إلى مصر (١٨٣٣-١٨٣٦) إذ بينما لم تتمخض زيارتهم الأولى عن نتائج ذات أهمية بالنسبة لمشروع توصيل البحرين ، نجد أنهم نجحوا في عام ١٨٤٨ في هدم تلك العقيدة التي سيطرت على الأذهان منذ أقدم العصور والتي كانت تقول بأن مستوى البحر الأحمر أعلى من مستوى البحر المتوسط وليس ذلك بحسب ، بل لأنهم نتيجة دراساتهم في مصر في منطقة البرزخ استطاعوا أن يخرجوا على العالم بعدة مشروعات لتوصيل البحرين ، وإن كانت بعض هذه المشروعات تختلف عن الحل الملائم والذي نفذ فيما بعد إلا أن جهودهم على كل حال لا يمكن نسيانها ، وهكذا كانت هذه المرحلة من نشاط السان سيمونيين مرحلة علمية حادة تنسم بالنضج والرزانة بعد مرحلة خيالية يغلب عليها التحمس والعاطفة .

الفصل السادس

العقبات في طريق جمعية الدراسات

رأينا في الفصول السابقة نشاط السان سيمونيون من أجل مشروع توصيل البحرين ، وكيف كانت جمعية دراسات قناة السويس خطوة هامة في تطور فكره المشروع ، وأياً كان اختلاف وجهات النظر الذي نشأ بين مهندسي جمعية الدراسات بخصوص أفضل السبل وأكثرها ملاءمة لتحقيق هذه الفكرة ، هل بقناة مستقيمة تصل بين البحرين مباشرة عبر برزخ السويس ، أو بقناة غير مباشرة عن طريق النيل ، فإن هذا الاختلاف في الرأي لا ينتقص من قيمة الجهود التي بذلها السان سيمونيون في سبيل تحقيق فكرتهم . ورغم متابرة السان سيمونيون على نشاطهم واستمرار تمسكهم بفكرة شق قناة تحل مشكلة الاتصال بين البحرين فانهم لم يستطيعوا إخراج المشروع إلى حيز التنفيذ ، حتى بعد هدوء الأحوال في أوروبا عقب الاضطرابات التي سادت في كثير من أقطارها عام ١٨٤٨

ولقد كان تعطيل مشروع القناة في هذه الفترة من نشاط السان سيمونيون يرجع إلى عدة أسباب عميقة ، يتصل بعضها بالسان سيمونيون وأفكارهم من ناحية ، ويرجع البعض الآخر إلى موقف بعض الدول الأوروبية وبخاصة إنجلترا والنمسا نحو المشروع ذاته أو طريقة تنفيذه ، هذا إلى جانب موقف الدولة العثمانية وسياسة (محمد علي) نفسه .

أسباب نرجع لسان سيمونيون أنفسهم :

أما عن السان سيمونيون فقد شهدنا في الفصل الأول كيف اعتنقوا المبادئ الاشتراكية وأخذوا على عاتقهم التبشير بها في فرنسا ودافعوا عن حقوق العمال ، كما آمنوا بأن النظام الجمهوري أفضل النظم للحكم في المجتمع الصناعي الذي نادوا

بقيامه ، وكان طبيعياً ألا تكون مبادئهم الاشتراكية الجمهورية موضع رضا حكومة فرنسا الملكية ولا الطبقة البورجوازية صاحبة الشأن في فرنسا في ذلك الوقت . وبما زاد في كراهية السلطات الفرنسية للسان سيمونيين طمع هؤلاء في تولي الحكم في فرنسا ، ولم يقتصر هذا التفكير على الفترة السابقة على رحيلهم إلى مصر في عام ١٨٣٣ — كما بينا في الفصل الأول — بل استمر بعد عودتهم إلى فرنسا ، وحتى بعد عزل (لويس فيليب) ، فقد كتب أحد السان سيمونيين ويدعى (دوفيرييه Duvergier) في عام ١٨٤٨ لأنه سمع هاتفاً يقول له « سوف تكون ، ويؤكد (دوفيرييه) أنهم يجب أن يتولوا الحكم ، « لنا نريد أن نصمم حكم الله ، نريد أن نرى الله يحكم بواسطتنا » (١) . وكانت وسيلة (دوفيرييه) للوصول إلى الحكم هي الاستعانة بالصحف ، وقد اقتنع (انفانتان) بوجهة نظر (دوفيرييه) فكرس جهده وماله وقبه للوصول إلى هذه الغاية ، واتخذ من صحيفة (Le Crédit) أداة لنشر أفكارهم .

ولا شك أن هذا التفكير من جانب السان سيمونيين جعل الحكومة الفرنسية تشعر نحوهم بكراهية شديدة، ولذلك كان لا ينتظر أن تساعدهم أو تؤيد مشروعاتهم رغم أنها كانت تنوف إلى تنفيذ مشروع توصيل البحرين على ألا يتم على أيدي جماعة السان سيمونيين ، وليس أدل على حفيظة شعور الحكومة الفرنسية نحو السان سيمونيين وعدم رغبتهم في مساعدتهم أثناء نشاطهم في مصر بين عامي ١٨٣٣ - ١٨٣٦ أن أحد أفراد السان سيمونيين ويدعى (درو Drouot) - وكان قد حضر إلى مصر في ديسمبر ١٨٣٤ - التمس معونة (ميمو) فنصل فرنسا في مصر لدى (محمد علي) لكي يعهد إليه بأحد المهام في سوريا ، ولكن الفصل الفرنسي قابل رغبة (درو) بفتور ولم يبد عليه الحماس لتركيته لدى (محمد علي) باعتباره أحد أفراد جماعة السان سيمونيين . فتدارك (درو) الأمر وأبلغ (ميمو) أنه ليس من المؤمنين بمبادئ السان سيمونيين وأنه قد حضر معهم إلى مصر للمساهمة في المشروعات التي كانوا يزعمون القيام بها حسب ، فسر (ميمو)

لذلك وهما (دروو) وترك له بعض الأمل في الحصول على الوظيفة التي كان يسعى إليها^(١) .

ورغم أنه بعد تولي (لويس نابليون) حكم فرنسا بعد ثورة ١٨٤٨ كان من المتوقع أن يحظى السان سيمونيون بتأييد الحكومة الفرنسية لمشروع يعتبر ضمن المشروعات التي وضع أساسها عمه (بنابرت) ، إلا أن السان سيمونيين لم تسكن لهم في نظر الحكومة هيبة تجعلهم حديرين بأية معونة فعالة^(٢) .

ولم تسكن كراهية السان سيمونيين فاصرة على فرنسا أو الحكومة الفرنسية وحدها ، بل يبدو أن حكومات أوروبا كانت تشاركها نفس الشعور نحو هذه الجماعة ، ولا تنظر بعين الارتياح إلى ما تبديه من نشاط ، ويؤكد ذلك ما كتبه (بارو) عضو جماعة السان سيمونيين في يولييه عام ١٨٣٣ من أنه مر في طريقه بالمراني الروسية على البحر الأسود ولكن الحكومة الروسية أغلقت مواهبها في وجهه ووجه من معه من اتباع المبادئ السان سيمونية وأصدرت قراراً تحرم عليهم دخول بلادها بسبب انتمائهم إلى جماعة السان سيمونيين^(٣) ، كما لم يجدوا ترحيباً في أثناء مرورهم بأراضي الدولة العثمانية قبل حضورهم إلى مصر^(٤) ولم يستطع السان سيمونيون كذلك أن ينالوا رضاه (محمد علي) عنهم ، ذلك أن وإلى مصر لم يكن ينظر بعين الارتياح إلى ذلك التأثير الذي يتركه (انفانتان) في جميع من يتصل به من الأفراد^(٥) . وقد صار (محمد علي) يعتمد أن السان سيمونيين قوم غير مخلصين للمبادئ التي يعلنون على الملأ إيمانهم بها ، وذلك بعد ما بلغه عن عدم رضا المثال (الريك) عن الأجر الذي ناله - وفدوره أربعة آلاف فرش - مقابل قيامه بعمل تمثال نصفي (لمحمد علي) ، وتعجب الباشا من هذا التصرف من أحد السان سيمونيين الذين كانوا يدعون أنهم جاءوا إلى مصر متطوعين يهدفون إلى الخدمة العامة دون الطمع في مكافأة مادية^(٦) .

D'Allemagne Les St. Simonien, p. 414. (١)

Micard : Le Canal de Suez et le Genie Français, p. 85. (٢)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. IX, p. 229 (٣)

Micard : p. 69 (٤)

D'Allemagne, p. 414 (٥)

Ibid, p. 412 (٦)

ومن العوامل التي جعلت (محمد علي) لا يثق كثيراً في السان سيمونيين ولا يطمئن إليهم تلك الحياة المبتذلة التي كان يحياها السان سيمونيون في مجتمعاتهم في مصر سواء في القاهرة أم في منطقة القناطر ، وفي القاهرة كانوا يجتمعون غالباً عند زميلهم (روجيه Rogé) يعزفون المقطوعات الموسيقية ويرقصون على أنغامها ، ويعضون شطراً كبيراً من الليل في غناء ورفض في صخب وبجون^(١) . وكذلك كانت حياتهم في منطقة القناطر ، فقد اصطحبوا معهم عدداً من الفتيات والنساء المؤمنات بمبادئ السان سيمونيين ، وكانت من بينهن امرأة فاسدة من مدينة ليون تدعى مدام (أجاريت كوزيدير Agathe Causidère) التي كانت تتنقل من حيمة لأخرى ومن مصاحبة شخص آخر علناً وبدون تحفظ حتى لقد اشتهر كثير من أفراد الخالصة الفرنسية المقيمين في مصر من هذا التصرف من جانب السان سيمونيين والإباحية التي اتسمت بها أعمالهم وتصرفاتهم^(٢) . ولم يكن من المعقول أن ينجح مثل هؤلاء القوم في الحصول على ثقة (محمد علي) بدرجة تمكنهم من تنفيذ مشروع القناة .

وهذا نتساءل كيف وثق (محمد علي) في بعض السان سيمونيين وعهد إليهم بإدارة بعض المؤسسات مثل (لامبير) الذي ظل في مصر حتى عام ١٨٥٠ و(بيرون) وغيرهما ، إذا كانت هذه هي حياة السان سيمونيين ، إلا أنه يبدو أن هذا النهر من السان سيمونيين قد نبذوا فكره الاستمرار في الانصواء تحت لواء هذه الجماعة وأصبحوا مجرد فرنسيين عاديين دخلوا في خدمة الحكومة المصرية وانقطعت صلتهم بالجماعة التي حملتهم إلى مصر ، والدليل على ذلك أنه عند ما عاود السان سيمونيون نشاطهم من أجل مشروع توصيل البحرين في عامي ١٨٤٦ — ١٨٤٧ ممثلاً في جمعية دراسات قناة السويس لم يشترك من كان لا يزال في مصر من السان سيمونيين في هذه الأبحاث مما يدل على انقطاع صلتهم بماضيهم مع هذه الجماعة ، ويتجلى شعور (محمد علي) نحو السان سيمونيين في تعبيره عن شماته

Ibid, p 422

(١)

Cairé . Ecrivains & Voyageurs ... T. I, p 264.

(٢)

فيهم عند ما اعتنق اثنان منهم الإسلام وهما (أوربان) و (ما شير) في أثناء رحلتهم إلى مصر (١٨٣٣ - ١٧٣٦) قائلاً «لله لمن المضحك أن يأتي السان سيمونيون إلى مصر لتحويل المسابن عن عميدتهم وهما اثنا منهن يتحولان إلى الاسلام»^(١).

ويبدو أن السان سيمونيين قد أحسوا بأن (محمد علي) غير مبال لتنفيد المشروع على أيديهم، فأساء الأب (انفانتان) وحمل حكومة مصر تبعة تعطيل مشروع توصيل البحرين. ومشدّد تخلي (انفانتان) عن تمجيد (محمد علي) وحكومته في أحاديثه كما كان يفعل عند بدء حضوره إلى مصر، وتعرض (محمد علي) لانتقادات عديدة من جانب (انفانتان)^(٢).

فقد كان (انفانتان) عندما هبط أرض مصر يمتدح واليها ويثني ثناء مستطاباً على سياسته وحكمته في إدارة شئون البلاد ويقول عنه «لله جمع بين التنظيم العسكري والتقدم الصناعي على اعتبار أن السكيا الحربى ضرورى لحماية ورسوخ السكيا الصناعى وباعتبار أن التقدم فى الميدانين يجب أن يسير جنباً إلى جنب». وكان (انفانتان) يمتدح الخطه التى سار عليها (محمد علي) للسيطرة على حياة البلاد الاقتصادية والعلمية حيث يقول «وبدنا يقوم فى أوروبا صراع بين أرباب الصناعة وأرباب السياسة نجد فى مصر أن السياسة والصناعة فى يد واحدة مما يحجب المحتمع النفقات الثورية، ذلك أن (محمد علي) قد جمع فى يده مقاليد التجارة والزراعة والصناعة والعلوم والموت العسكرية فصار فى استطاعته العمل على ترقية عناصر الإنحاح ثم كبح جماح النيارات غير التقدمية فى نفس الوقت»^(٣).

إلا أنه مهما يكن من أمر شعور (محمد علي) نحو السان سيمونيون ونصر فاتهم فإن الاختلاف لم يكن مرده إلى عوامل شخصية وإنما يرجع إلى اختلاف وجهة

Lettre d'Enfantin à Algae St Hilaire en 5 Oct 1835, (١)

Arsenal 7827 . D'Allemagne, p. 422, Canicé T. I, p 266

D'Allemagne, p 428 , Canicé, T. I. p 266 (٢)

Canicé . T. I, p. 261 (٣)

نظر السان سيمونيون عن وجهه نظر (محمد علي) فيما يختص بطريقة تنفيذ مشروع توصيل البحرين . ذلك أن (محمد علي) كان يريد أن يقوم هو بتنفيذ المشروع بإمكانياته ودون الاعتماد على أى شركة أجنبية ودون الاستعانة برءوس أموال من الخارج ، وكل ما كان يطلبه هو الاستعانة ببعض المهندسين الفنيين من الخارج وحتى هؤلاء كان يشترط أن يتلقوا مرتباتهم من الحكومة المصرية باعتبارهم موظفين لديها . أما السان سيمونيون - وخاصة عند ما انشئوا جمعية دراسات قناة السويس عام ١٨٤٦ / ١٨٤٧ - فكان من رأيهم أنه بعد الانتهاء من البحوث الخاصة بالمشروع يعهدون بتنفيذه إلى هيئة من أصحاب رءوس أموال من الأجانب من مختلف الدول الأوروبية حيث كانوا يريدون أن يعطوا لمشروع القناة صفة دولية مثلاً كونوا جمعية الدراسات وصبغوها بصيغة دولية ، بينما كان (محمد علي) يريد المشروع مصرياً خالصاً ولا يترك للدول الأوروبية سوى الجانب السياسى للمشروع لتتفق بصدد (١).

سياسة انجلترا

أما عن انجلترا فإنها كانت تعارض فى السر والعلن كل الجهود المبذولة لتوصيل البحرين بقناة مائية ، وقد عرصنا فى الفصل السابق الأسباب التى كانت تدفعها لاتخاذ موقف المعارضة من مشروع القناة ، ولقد (عبر مترنيخ) عن اعقاده بأن مشروع القناة لن يكتب له النجاح بسبب معارضة انجلترا له لأسباب تجارية ولدوافع سياسية وعسكرية (٢) .

فقد شهد القرن التاسع عشر ازدياد اهتمام الإنجليز بإحياء طريق السويس البرى باعتباره أقصر الطرق لمواصلاتهم مع الهند بعد أن أصبح طريق الرأس - الذى طلت انجلترا تعتمد عليه فى انصائها بالهند - لا يتناسب مع التقدم الصناعى فى

Rapport du Consul de France en 6 Fev. 1847

(١)

Husny . Le Canal de Suez ... p 197.

Lettre de Metternich à Kubeck en 4 Août 1846. الوثائق النمساوية (٢)

أوروبا وفي انجلترا على وجه الخصوص ، حيث زادت حاجة انجلترا إلى استيراد القطن من الهند وتصدير المنسوجات القطنية إليها خصوصاً وأنه في ذلك الوقت بدأ لتسيير السفن البخار ، وكانت السفن البخارية في أول عهدها تلائم المسافات القصيرة كالبحر الأحمر والبحر المتوسط أكثر من ملاءمتها للمسافات الطويلة كطريق الرأس ، وازداد اهتمام انجلترا بطريق مصر البري لما أعلنه السكايت (تشيزني) في عام ١٨٣٠ من أن هناك صعوبات تعترض استخدام طريق الفرات ، وصار طريق مصر يستخدم في نقل البريد والمسافرين ، ونجح في ذلك نجاحاً كبيراً ، وقد قامت منذ عام ١٨٣٧ شركة (هل Hill & Co) تحت إشراف شركة الهند الشرقية ، وحصلت من (محمد علي) على حق لإنشاء محطات على طول الطريق الصحراوي بين القاهرة والسويس ، وأسست هذه الشركة في عام ١٨٣٨ أول استراحة على هذا الطريق ، وكانت تتماضى ستة جنهات عن الرحلة عبر الصحراء بين القاهرة والسويس^(١) . ولم يلبث (محمد علي) أن نهل الإشراف على هذا الطريق منذ عام ١٨٤٦ إلى (ديوان المرور) الذي كان قد أنشأه منذ عام ١٨٤٥^(٢) ونجح (ديوان المرور) في عمله ، وازدهر النقل عبر مصر وصار الرحلة من (سوب هامبتن) إلى (كلكتا) تستغرق ستة أسابيع عن طريق مصر بدلاً من أربعة أشهر حول رأس الرجاء الصالح ، ولذلك ارتفع عدد المسافرين عبر الطريق البري ، وكان نجاح الطريق البري في نقل البريد والمسافرين دافعاً لتفكير الإنجليز جدياً في إنشاء خط حديدي بين القاهرة والسويس .

وهكذا كانت انجلترا وفرنسا منفعتين فيما يخص ضرورة إيجاد اتصال سريع بين أوروبا والشرق ، وكذلك فيما يتصل بالفوائد التي سوف تعود على التجارة من وراء ذلك ، إلا أن الدولتين اختلفتا في الوسيلة التي كانت كل منهما ترى أنها تحقق هذا الهدف ، فانجلترا وهي صاحبة التفوق في المحيطين الأطلسي والهندي ترغب دائماً في أن يكون الاتصال عبر برزخ السويس اتصالاً برياً أي

(١) Cosson Hist of the Egyptian Overland Route, E.S.R. Magazine Vol II, No 2, Feb. 1933, p. 8.

(٢) دكتور محمد فؤاد شكرى : ماء دوله ص ٧٠

Meiruaux L'Egypte Contemporaine, p. 97.

بواسطة خط حديدى حيث كانت تعتقد أن القناة عبر برزخ السويس سوف تجعل
ممتلكاتها فى الهند تحت رحمة الدول الأخرى وتهديدها ، كما تعرض تجارتها الشرقية
لمنافسة دول البحر المتوسط ، بينما كانت فرنسا ترى أن شق قناة بين البحرين هو
الحل الوحيد للمشكلة (١) ، ولذلك أخذت إنجلترا تعارض بشدة مشروع توصيل
البحرين بقناة مائية .

وفد اتضحت لنا وجهة نظر إنجلترا لإزاء توصيل البحرين أثناء نشاط بعثات
جمعية دراسات قناة السويس فى مصر خلال عام ١٨٤٧ ومحاولة الحكومة الإنجليزية
الإيعاز (لمحمد على) بتفضيل مشروع الخط الحديدى على مشروع القناة خشية
حصول فرنسا — بعد حفر القناة — على تسهيلات حرية عظمى باقترابها من
الهند أكثر من إنجلترا (٢) ، وخشية أن يؤدى حفر القناة إلى سوء العلاقات بين
الدول الأوروبية بسبب اختلاف وجهات نظرها لإزاء الدولة العثمانية (٣) .

ولم تقنع إنجلترا بمساعيها لدى (محمد على) للحيولة دون تنفيذ مشروع القناة
ومحاولة إقناعه بتفضيل مشروع الخط الحديدى بل انها اتجهت أيضاً إلى حكومة
الباب العالى ، فى ٣ يوليو ١٨٤٨ أخطر (سير ستراتفورد كانج دى ردكليف
Stratford Canning de Redcliffe) سفير إنجلترا فى الآستانة حكومته بمساعيه
لدى (رشيد باشا) الصدر الأعظم لى يبلع (محمد على) أن حكومة الباب العالى
تفضل مشروع الخط الحديدى على مشروع القناة (٤) . وقد رد (رشيد باشا)
على السفير الإنجليزى بأن (كامل باشا) زوج ابنه (محمد على) وكان قد عاد
أحرأ من القاهرة إلى الآستانة — أبلغه باسم (محمد على) أن دولاً عديدة تلح
عليه لحفر القناة سواء على نفقه أو أن تقوم بحفرها شركة أجنبية تتكون لهذا
الغرض ، وأن (محمد على) عارض لشده المقترحات الخاصة بالسركة الأجنبية

Sammarco, A. Precis T IV p 54, (١)

Mazuel L'Ouvre Geogr. . p. 319

F O From Palmerston to Murray on 27th. May 1847 (٢)

Husny . p 207-208.

Hoskins British Routes ... p. 296. (٣)

Husny ... p 20٢. (٤)

حيث أن في نيته أن يقوم هو بتنفيذ المشروع عند ما تحين الفرصة . ولكي يطمئن الصدر الأعظم السفير الإنجليزى أبلغه أن (محمد على) أن يتمكن من حصر القناة قبل مئتي عدة سنوات وأنه لن يقدم على حفرها إلا بعد أن يحصل على موافقة الحكومة العثمانية ، وأكد (رشيد باشا) للسفير أنه سوف ينتهز كل فرصة لديه (محمد على) بتفضيل مشروع الخط الحديدي على مشروع القناة .

وفد ارتاح (بالمرستون Palmerston) لهذه الأجبار ، وأزداد ارتياحه عند ما علم من السفير الإنجليزى في ٣١ يوليو ١٨٤٧ أن الصدر الأعظم أبلغه أن القناة لن تحفر أبداً ، وكذلك عند ما علم السفير الإنجليزى في ١٣ أستانة أن حكومة الباب العالي سوف توفد (سوكت بك) السكرتير الخاص للسلطان في مهمة إلى مصر أسرع (كانيج) يذكر (رشيد باشا) بعهوده بخصوص القناة والخط الحديدي وطلب منه أن ينتهز الفرصة ويكرر مساعيه لدى (محمد على) لتفضيل الخط الحديدي على القناة ، فأكد (رشيد باشا) للسفير أن تعليمات في هذا الخصوص قد أعطيت (لشوكت بك) ، وبعد أن عاد المبعوث أرسل السفير الإنجليزى في ١٧ أكتوبر ١٨٤٧ إلى حكومته — واستناداً إلى ما ذكره له (رشيد باشا) — أن والى مصر لا يميل إلى مشروع القناة ولا إلى مشروع الخط الحديدي (١) .

وفد كان هذا الموقف المعارض من جانب إنجلترا إزاء مشروع توصيل البحرين بقناة مائية سبباً في تخوف (محمد على) وتردده في تنفيذ المشروع ، فقد كان يخشى أن تسعى إنجلترا — بعد حصر القناة واتضاح أهميتها وحظورتها بالنسبة لمصالحها السياسية والتجارية — إلى بسط سيطرتها على البلاد حتى تكون القناة في قبضتها ، مثلما كانت روسيا تسعى للسيطرة على المضائق ، ومثلما حاولت إنجلترا ذاتها من قبل السيطرة على الطريق البرى عبر مصر عند ما اقترحت إنشاء محطات عسكرية على طول الطريق الصحراوى بدعوى حمايه وافل التجارة عبر الصحراء (٢) .

☆ u ☆

(١) O. from Canning to Palmerston on 17th Oct 1847

Husny ... p. 210.

Labat . L'Egypte Ancienne et Moderne, p. 233-4

(٢)

مسئولية النمسا عن تعطيل المشروع :

ولم يكن تعطيل مشروعات جمعية دراسات قناة السويس في عهد (محمد علي) يرجع فقط إلى موقف انجلترا وهي الدولة التي كانت تعارض بشدة حفر قناة بين البحرين بل إن النمسا بسياستها في ذلك الوقت تعتبر كذلك مسئولة عن عدم تنفيذ المشروع في عهد (محمد علي) رغم أن النمسا كانت مهتمة بأن يخرج المشروع إلى حين التنفيذ إلا أن الطريقة التي كانت ترى الحكومة النمساوية أن يتم بها تنفيذ المشروع كانت سبباً في نفور (محمد علي) وتخوفه من تنفيذه . حقاً لقد كانت النمسا تسعى جاهدة منذ مدة طويلة من أجل تنفيذ مشروع القناة ، وقد أعلن (مترنيخ) نفسه أنه يعتقد أن القناة حدث عالمي في المرتبة الأولى واعتبرها إحدى الخطوات الهامة في طريق التقدم والرفق ، وأعلن أنه لن يدرس وسعاً في سبيل إقناع (محمد علي) بحفر القناة ونذليل الصعوبات التي تعترض المشروع^(١)

وعند ما بدا أن (محمد علي) متردد في تأييد مشروع القناة — لتخوفه من المعارضه الإنجليزية ومفضلاً مشروع القناطر على ما عده — بذل القنصل النمساوي في مصر (لاورين Laurin) — بناء على طلب حكومته — عدة محاولات لإقناع (محمد علي) بأن عظمته وفائدته تتمثل في مشروع توصيل البحرين وأنه يستطيع بناء القناطر من إيرادات القناة^(٢) . كما حاول (لاورين) تهدئة مخاوف (محمد علي) من احتلال إنجلترا لمصر نتيجة حفر القناة فأكد له أن القناة بعد حفرها سوف تكون صانناً لبقاء أسرته في حكم مصر لأن الدول الأوروبية جميعاً ستكون صاحبة مصلحة في ألا يقع هذا الطريق التجاري الهام في يد دولة من الدول وأن القناة لن تكون أقل أهمية من المضائق^(٣) .

ومع ذلك فإن الطريقة التي كانت ترى النمسا أنه على أساسها يمكن تنفيذ

(١) الوثائق النمساوية Hofkammer President de Metternich à Kubeck,

de Vienne le 28 Avril 1843

(٢) الوثائق النمساوية

Lettre de Laurin à Metternich le 1er Fev. 1843

(٣) Rapport de Piquelmont Le Canal de Suez Appendix, p. 310-319.

مشروع القناة أخافت (محمد علي) وردته عن تنفيذه ، وقد شرح (فيكلمونت Fiquelmont) في تقريره الذي رفعه إلى (مترنيخ) في ٢ مارس ١٨٤٣ أسس سياسة النمسا لإزاء مشروع القناة ، وتقوم هذه السياسة على اعتبار (محمد علي) شخصية ضعيفة في المحال الدولي وليست الدول ملزمة باحترام كيانه كما هو الحال بالنسبة للدولة العثمانية ، ولذلك كان من رأى ساسة النمسا وعلى رأسهم (مترنيخ) أن ترك مشروع القناة في أيدي « ضعيفة سياسياً » مثل (محمد علي) من شأنه أن يعرض المشروع للخطر ، ولذلك كان (مترنيخ) يطالب بأن يضاف على المشروع صفة (عثمانية) لأنه ما دامت الدول الأوروبية متفقة على احترام كيان الدولة العثمانية وسيادتها فإن هذا من شأنه أن يضمن نجاح المشروع ويهدئ المخاوف لإزاء مستقبله^(١) . ولذلك كان من رأى (مترنيخ) أن ينفذ مشروع القناة باسم السلطان العثماني وألا تكون الأرباح كلها من نصيب (محمد علي) وإنما ينال جزءاً منها فقط يتفق عليه مع السلطان ، وذلك لأن النمسا كانت تحس أن يؤدي حفر القناة وازدياد أهمية مصر بالنسبة لامبراطورية إنجلترا في الهند إلى أن تسعى إنجلترا لاحتلال مصر ، كما كان (مترنيخ) يحس أن يؤدي حفر القناة إلى أن يتسعر (محمد علي) بقوته فيريد من مظاهر استقلاله عن الباب العالي .

وتنفيذاً لسياسة الحكومة النمساوية طلب (مترنيخ) من (لاورين) في ٦ أغسطس ١٨٤٤ أن يعرض على (محمد علي) سراً مقترحاته الخاصة بالضمانات التي كان (محمد علي) يطلبها من أجل موافقته على تنفيذ مشروع القناة ، وتضمنت مقترحات (مترنيخ) وجوب عهد معاهدة دولية تضمن حماية القناة على أن يشول جزء من الدخل إلى الحكومة العثمانية حتى يصبح لها اهتمام مباشر بالمشروع الذي يجب الاعتراف بسيادة الباب العالي عليه لأن ذلك — كما رأى (مترنيخ) — ضروري لكي يوافق الدول على الضمانات^(٢) .

وكانت النمسا تبرر موقفها هذا بأن مشروع القناة يختلف كل الاختلاف عن

Rapport de Fiquelmont, Husny p. 310-319

(١)

Lettre de Metternich à Laurin en 6 Août 1844 الوائلي النمساوية

(٢)

المشروعات الأخرى التي ينفذها (محمد علي) في مصر ، لأن المشروعات الأخرى لا تمس مصالح الدول الأجنبية بينما القناة التي تربط البحار الشرقية بالبحر المتوسط ستكون ممراً للدول البحرية ، ولذلك فإنه يجب الاحتراس وحماية هذا الممر المائي من الاطماع ، ومن ثم يجب اتفاق الدول مع الباب العالي صاحب السيادة على مصر ، وكانت النمسا تعتبر أن الحكومة العثمانية وحدها هي التي تستطيع معالجة مثل هذه الأمور الهامة (١) .

إلا أن الفئصل النمساوي (لاورين) عندما تحدث مع (محمد علي) بشأن مقترحات (مترنيخ) هذه استبعد مسألة تدخل الباب العالي ، وقد رحب (محمد علي) بهذه الضمانات التي عرضها (مترنيخ) وأعلن للفئصل النمساوي أنه ليس له سوى رعبتين يريد تخفيفهما في حياته وهما القناة وقناطر النيل ، وعبر (محمد علي) لفئصل النمسا خلال هذا الحديث عن كراهيته للتسييدة لأي تدخل من جانب الحكومة العثمانية في تنفيذ المشروع ، وعلى هذا اعتبر (لاورين) أن سياسة النمسا وإصرارها على وجوب تدخل الباب العالي كفييلة بفشل المشروع (٢) . ولقد قدر (فيكلمونت) نفسه - في تقريره السابق ذكره - أن فكرة اشتراك أحد - يقصد السلطان العثماني - مع (محمد علي) في الحدد والأرباح التي ستعود من وراء حفر القناة سوف يؤدي إلى فتور همة (محمد علي) وهو الوحيد الذي يمكن بمعاونته أن يصل المشروع إلى نهايته ، بينما لا يملك السلطان العثماني في مصر أية سلطة إدارية ولا الوسائل الضرورية التي يمكن بها تنفيذ الأعمال التي يتطلبها المشروع .

وفد سببت هذه السياسة من جانب النمسا لإنزعاجا (ل محمد علي) لأنه - كما جاء في تقرير للفئصل الفرنسي في مصر في ٢٨ مارس ١٨٤٧ - سوف يصبح بسبب سياسة النمسا هذه مجرد وال كبقية الولاة التابعين للدولة العثمانية (٣) .

Husny : Le Canal de Suez ... p. 201

(١)

Lettre de Lamun à Metternich · ZL 21918

(٢) الوثائق النمساوية

d'Alexandrie en 10 Sept. 1844.

Husny Le Canal de Suez, p. 201.

(٣)

ونجد مصداقاً لانزعاج (محمد علي) من سياسة النمسا ما عبر عنه لفنصل فرنسا عند وصول الشعبية النمساوية بقوله إن مشروع القناة سوف يؤدي إلى متاعب يخشاها ويحاول دائماً أن يتجنبها ، وأشار (محمد علي) إلى سياسة النمسا لإزاء المشروع ، وأعلن أنه ليس فقط يمتنع عن الموافقة على تنفيذ المشروع بالشكل التي تريده النمسا ، بل إنه يقاومه ويعارضه بكل ما أوتي من قوة ، لأنه لا يريد أن يكون المشروع في أبدى غمره ، وأعلن الباشا لفنصل الفرنسي أنه إذا خيره الدول بين أمرين : التنازل عن الحكم أو التخلي عن تمسكه بضرورة قيامه هو بتنفيذ المشروع ثم الإنراف عليه فإنه يفضل التنازل عن الحكم^(١) . وأعلن (محمد علي) أنه يترك للدول الانفاق على الناحية السياسية فقط للمشروع ، أما التنفيذ والإشراف على القناة بعد حفرها فإنه لا ينبغي مطلقاً أي تدخل من الخارج ، واعتبر الباشا أن النمسا بسياستها هذه إنما تضمر له الشر .

موقف الحكومة العثمانية :

وفد كان مشروع توصيل البحرين محل اعتراض الحكومة العثمانية لأنها - كما يقول (لينان) - كانت تخشى أن يؤدي حفر القناة إلى زيادة ثروة وإلى مصر وقونه واستغلاله ، ومن ثم كانت الحكومة العثمانية تشترط حصولها على نصيب من أرباح المشروع ، وألا يقوم بتنفيذه أجانب ، كما كانت تشترط احتلال قوات عثمانية لطرفي القناة خشية استقلال مصر إذا ما شفت قناة تفصل بينها وبين فيه أقاليم الدولة العثمانية^(٢) ، ولقد كان من المستحيل أن يوافق (محمد علي) على مطالب الحكومة العثمانية .

موقف محمد علي :

قد يبدو عجيباً أن تكون سياسة (محمد علي) سبباً في تعطيل تنفيذ مشروع توصيل البحرين مع أنه كان يهتم بالمنروعات العظيمة التي تعود على مصر بالنفع

(١) de Consul de France en 16 Avril 1847 . Husny p. 204-205

(٢) Lettre de Linant de Bellefonds à Quinsones en 6 Août (٢)

1849 Mazuel ... p 318

وثنى عليه وعلى حكمه العظمة والمجد . كان (محمد على) فى واقع الأمر لا يعارض فكرة حفر قناة بين البحرين لتسهيل سبل الاتصال بين الشرق والغرب ، فقد كان يؤمن بأهمية مثل هذه القناة وفائدتها بدليل نشاط الأبحاث والدراسات المتصلة بالمشروع فى عهده ، وبخاصة أبحاث (لينان دى بلقون) وأبحاث جمعية دراسات قناة السويس . وقد أكد القنصل النمساوى (لاورين) أن (محمد على) كان يؤمن بالفوائد السياسية والاقتصادية التى سوف تعود من وراء شق قناة بين البحرين وأنه لذلك عهد إلى مهندس (لينان) بدراسة المشروع ، كما أعطى للقنصل النمساوى نسخة من مشروع (لينان) المباشر أرسلها (لاورين) إلى (مترنيخ) فى ٢٤ ديسمبر ١٨٤٢ (١) .

وقد كانت هناك عوامل ندعو (محمد على) إلى الاهتمام بتنفيذ المشروع ، ذلك أنه كان يخشى ما يترتب على مرور الأتراك وتجارتهم فى قلب البلاد باستخدام الطريق البرى الذى أحدث حركة المرور تزداد فيه على مر الأيام ، فكان (محمد على) يريد أن ينقل المرور بين الشرق والغرب إلى حدود البلاد وأطرافها بدلاً من أن يخترق قلب البلاد (٢) . كما كان (محمد على) يرى فى تنفيذ المشروع وسيلة تساعد على تخفيف روابط التبعية للدولة العثمانية (٣) . إذ كان يرى أن مشروع القناة فى برزخ السويس سوف يضىء على جهوده فى مصر عوامل القوة والاستقرار بربط المصالح المصرية الخاصة بالمصالح الدولية المشتركة بين الدول الأوروبية وعلى الأخص الدول المطلة على البحر المتوسط ، وعلى أساس هذا الاعتقاد كان الباشا مرناً لتقدم البحوث المتصلة بالمشروع بحيث أصبح تنفيذ المشروع لا ينفى فى طريقه عائق يذكر من الناحية الهندسية (٤) .

(١) الوثائق المأونة : Regis Fäch I3, piece-jointe à la lettre de

Laurin à Metternich en 24 Dec 1842

(٢) الوثائق النمساوية : Lettre de Laurin à Metternich en 16 Mai et

6 Août 1841.

Mazuel, p. 318.

(٣)

Husny Le Canal de Suez ... p 198

(٤)

إلا أن (محمد علي) رغم إيمانه بفائدة القناة كان يفضل عليها مشروع العناطر لأن هذا المشروع الأخير يعود بالنفع على مصر ذاتها وهو ضروري لرعايتها . ويرجع تردد (محمد علي) في الموافقة على تنفيذ مشروع القناة حتى وفاته عام ١٨٤٩ إلى أن الآراء لم تستقر بشأن أفضل الطرق لتحقيق الاتصال بين البحرين ، ولم يستطع المختصون أن يخرجوا مشروعاً كاملاً لتوصيل البحرين بحيث يكون خالياً من النقائص ، ولم يستقر الفيلون سواء أكان ذلك في مصر أم في أوروبا على مشروع نهائي ، وحق مشروع (لينان) رغم أنه كان أول مشروع مباشر لكنه كان يقوم على أساس وجود اختلاف بين مستوى البحرين ، ولم يكن هناك من يعتمد بإمكان تنفيذه في ظل هذا الاعتقاد الخاطئ ، وفي نفس الوقت لم يكن (محمد علي) يميل لتوصيل البحرين بقناة غير مباشرة لأن هذه من شأنها أن تفتح قلب البلاد لسفن الدول الأجنبية مما يثير المخاوف في نفسه^(١)، وهي نفس المخاوف التي جعلته يخشى ازدياد حركة المرور في الطريق البري ، ومن ثم فإن (محمد علي) — كما يقول الفصل النسائي — كان يفضل أن تكون القناة بين البحرين مستقيمة تخترق أطراف البلاد^(٢) .

ولإلى جانب ذلك فإن موقف انحلاله المعارض لمشروع القناة جعل (محمد علي) يتردد في تنفيذه خشية احتلال انحلاله لمصر ، ولم تفلح محاولات النمسا لتهدئة مخاوف (محمد علي) في هذه الناحية ، وقد كانت هذه المخاوف سبباً في تمسك (محمد علي) بضرورة الحصول سلفاً وقبل حفر القناة على ضمانات كافية تؤكد ملكية القناة له ولخلفائه من بعده ، ولعطى له الحق في فرض رسوم على الملاحة في القناة تبي نفقات الحفر والصيانة^(٣) .

Ritt . Hist. de l'Isthme de Suez,

(١)

St. Hilane, B. Lettres sur l'Egypte, p 8—9.

(٢) الوثائق النمساوية :

Lettre de Laurin à Metternich en 16 Mai 1844.

(٣) الوثائق النمساوية :

Lettre de Laurin à Metternich en 19 Mai 1844.

وقد كانت الضمانات التي طالب بها (محمد علي) موضع تأييد (مترنيخ) الذي اعتبر — كما جاء بتعليماته إلى القنصل (لاورين) في ٦ أغسطس ١٨٤٤ — أن القناة سوف تصبح بعد إنشائها ضائماً لأسرة محمد علي في الحكم لأن الدول سوف تسعى للحيولة دون وقوع هذا الممر المائي تحت سيطرة دولة ما ، شأنه في ذلك شأن المضائق التي عقدت بخصوصها إتفاقية دولية في عام ١٨٤٤ وهي الاتفاقية التي لم يكن (مترنيخ) يرى بأساً من وضع مثلها لقناة السويس تضمن الدول بمقتضاها حماية القناة من أى اعتداء (١) .

وبذلك رأينا في الفصل الرابع كيف أن مدوب جمعية ليبزح طالب — بعد التثاقفه (بمحمد علي) في عام ١٨٤٥ — بوضع مشروع القناة بين أيدي الملوك والحكومات الأوروبية للاتفاق بصدد قبل مطالبة (محمد علي) بتنفيذه حيث أن (محمد علي) أعلن لهذا المندوب أنه « إذا اتفقت الدول الأوروبية بشأن القناة فإنني على استعداد لتنفيذ المشروع حتى ولو تطلب ذلك استخدام جيشي » .

وعندما حضرت الشعبة النمساوية من جمعية دراسات قناة السويس إلى مصر في عام ١٨٤٧ أكد (محمد علي) لسكرتير الشعبة ويدعى (جاسنوجر Jassnuger) ضرورة حصوله على الضمانات قبل إقدامه على تنفيذ المشروع ، وهذه الضمانات تنحصر في قيامه هو بتنفيذ المشروع من أمواله عندما يحين الوقت المناسب ، فهو الذي يدفع مكافآت المهندسين الأجانب الذين سوف يستعين بهم ، وأنه لا يوافق مطلقاً على منح أية شركة امتياز حفر القناة مهما كان المبلغ الذي تعرضه هذه الشركة مقابل منحها الامتياز ، فليده كل الوسائل التي تمكنه من تنفيذ المشروع دون معونة أجنبية (٢) . هذا إلى جانب ضرورة حصوله سلفاً على ضمان من الدول بأن تظل القناة ملكاً لمصر ، وأن تتمتع بالحياد فلا تحاول

(١) الوثائق النمساوية Lettre de Metternich à Laurin en 6 Août 1844 .

Husny : Le Canal de Suez ... P. 199-200 .

(٢)

أية دولة من الدول الحصول على امتياز ما في هذا المعمر المائي^(١) . وقد كان (محمد على) في اشتراطه القيام هو بتنفيذ المشروع يختلف عن السان سيمونيين الذين كانوا يعطون المشروع صفة دولية ويريدون اشتراك الدول الأوروبية في تنفيذه .

إلا أنه كان من الصعب الحصول على إجماع الدول الأوروبية على وجهة نظر (محمد على) واتفاقها بشأن الضمانات التي طلبها طالما أن إنجلترا كانت تعارض مشروع القناة من أساسه .

ولإزاء ذلك ، وانظراً لالحاح كل من فرنسا والنمسا من أجل تنفيذ مشروع القناة ، وإلحاح إنجلترا لتنفيذ مشروع الخط الحديدي إلى السويس لجأ (محمد على) — كما جاء في برقية فنصل فرنسا في ٦ ديسمبر ١٨٤٧ — إلى معارضة كل من المشروعين بالآخر ، فكان يستند إلى معارضة إنجلترا في عدم تنفيذ مشروع القناة ، ويعتمد على فرنسا والنمسا لعرقلة مشروع الخط الحديدي^(٢) .

ولم يلبث (محمد على) أن اضطرته ظروفه الصعبة إلى التنازل عن الحكم في يناير ١٨٤٨ لابنه إبراهيم الذي توفي في نوفمبر من نفس السنة وأصبح (عباس) والياً على مصر بعد وفاة جده ، وقد شهد عهد (عباس) تحولاً هاماً لإزاء مشروع القناة والخط الحديدي .

(١) ساماركو : الحقيقة في مسألة قناة السويس — ترجمة طه فوزى ص ٢٨ ، Mazuel .. P. 322.

(٢) Shukiy Kh Ismail and Slavery in the Sudan, P. 15.

Husny : Le Canal de Suez . P. 211.

(عباس) ' وازمة التنظيمات وتنايد مشروع الخط الحديدي :

ولقد استمرت مشروعات جمعية دراسات قناة السويس معطلة عندما آل حكم مصر إلى (عباس الأول) في أغسطس عام ١٨٤٩ إذ أتيحت الفرصة للمشروع الانجليزي لمد خط حديدي إلى السويس أن يتقدم ويصبح مفضلاً على المشروع الفرنسي لنزول البحرين بقناة مائية ، على الرغم من أن (عباس) في بداية حكمه كان يعارض تغلب أى نفوذ أجنبي في مصر سواء أكان إنجليزياً أم فرنسياً (١) . ويتجلى هذا عندما كانت إنجلترا تسعى لإنشاء خط حديدي بين القاهرة والسويس لتسهيل نقل التجارة والبريد مع الهند عبر الطريق البري وحضر إلى مصر في مارس عام ١٨٤٩ - في حياة (محمد علي) - بعض مديري شركة (P. & O.) وقدمهم القنصل الإنجليزي (مرى Murray) إلى (عباس) - لمرص (محمد علي) - فاقترحوا عليه إنشاء الخط الحديدي إلا أنه رفض (٢) .

ومع ذلك فقد أخذ عباس يميل نحو إنجلترا ، وتؤكد الرسائل التي كان يبعث بها فئاضل الدول الأوروبية إلى حكوماتهم في ذلك الوقت انهيار النفوذ الفرنسي وازدياد النفوذ الانجليزي في عهد (عباس) ، فقد كتب قنصل سردينيا يصف كيف انهار ذلك النفوذ الكبير الذي كانت تتمتع به فرنسا وحدها في البلاد عن طريق مبتلها الدبلوماسيين والموظفين الفرنسيين الذين كانوا في خدمة الحكومة المصرية بينما أصبحت المصالح الانجليزية في مركز أفضل مما كانت عليه من قبل (٣) . وقد أكد ذلك قناصل الدول الأخرى كقنصل النمسا (٤) ، وقنصل فرنسا . ويرجع هذا التحول في سياسة (عباس) إلى الظروف التي أحاطت به والنزاع الذي نشب بينه وبين حكومة الباب العالي بسبب التنظيمات العثمانية .

(١) Shukry : Kh Ismail .. , P. 15.

(٢) الوثائق النمساوية Fach. B., No. 308 de Laurin à Schwarzenberg d'Alex. en 17 Mais 1849.

دكتور محمد فؤاد سكرى : مصر والسودان ص ٣٣ .

(٣) Sammaico : Piecis ... T. IV, P 11.

(٤) الوثائق النمساوية Lettre de Huber d'Alexandrie en 23 Mai et 24 Sept 1850.

ورغم أن الحكومة العثمانية أصدرت هذه التنظيمات في نوفمبر ١٨٣٩ وأبلغتها إلى (محمد علي) في ٦ ديسمبر ١٨٣٩ إلا أنه نوح في التلصص من تطبيقها في مصر، وعندما تولى (عباس) الحكم كانت فرنسا تتمتع بالنفوذ الأعلى في مصر منذ أواخر عهد (محمد علي)، فعمل (عباس) على مكافئة النفوذ الفرنسي خشية خضوع البلاد للحماية الفرنسية، فاستاءت فرنسا وانصمت إلى أعداء (عباس) من أفراد الأسرة في تشويه سمعته والكيد له لدى الحكومة العثمانية ومحاولة إقصائه عن الولاية. ولما كانت الدولة العثمانية تحاول انتهاز الفرص لإلغاء الامتيازات التي حصلت عليها مصر بمقتضى فرمانات عام ١٨٤١ فقد انتهزت هذه الفرصة لإعادة مصر ولايتها العادية لانها عن بقية الولايات الخاضعة للدولة العثمانية، فطالبت (عباس) منذ مارس عام ١٨٥٠ بتطبيق التنظيمات العثمانية بحذافيرها في ولايته (١).

ولما كان تطبيق هذه التنظيمات دون تعديل ينعارض مع جمهور الحكومة الوراثية كما رسمها فرمان فبراير ١٨٤١ وضمنها الدول الأوروبية، كما لا يتفق مع ظروف مصر وأحوالها، فقد وفت (عباس) موقف المعارضين الشديدة من تطبيق التنظيمات دون تعديل حتى لقد أصبح في نظر البعض - بسبب موقفه هذا - المدافع عن استقلال مصر (٢).

ورأى (عباس) أن يتجه إلى الاستعانة بالدول الأوروبية لتشد أزره وتأييده في أزمة التنظيمات (٣). ولما كانت فرنسا تحقد على (عباس) جهوده في القضاء على نفوذها في مصر فإنها لم تهب لنجدته في موقفه ولم يستطع (نوبار) بعد مباحثاته مع قنصل فرنسا في الاسكندرية (ليمان Lemoin) أو سفيرها في أستانه (أوبيك Aupick) أن يقنع فرنسا بتأييد (عباس) في صراعه ضد الباب العالي (٤). وإزاء ذلك اضطر (عباس) إلى الاتجاه شطر إنجلترا للاستعانة بها

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى: مصر والسودان ص ٢٩ - ٣١.

(٢) Sabry L'Empire Egyptien sous Ismail, P. 23-24.

Sammarco precis ... F. IV, P. 15.

Shukry' Kh. Ismail ... P 17. (٣)

Memorie de Nubar au Duc de Morny (٤)

Sabry . L'Empire Egyptien sous Ismail, P. 275,

في نزاعه ضد السلطان (١) .

ولم تكن الحكومة الانجليزية متحمسة - في بادىء الامر - لتأييد (عباس) في موقفه على اعتبار أن التنظيمات العثمانية تنطوي على إصلاحات مفيدة ولا يتعارض تطبيقها مع مبدأ الحكم الوراثي ، خصوصاً وأن (عباس) كان يعارض تنفيذ مشروع الخط الحديدي الذي تهتم به إنجلترا . ولذلك فقد رأى (عباس) - من أجل الحصول على تأييد إنجلترا له في مسألة التنظيمات - ضرورة دفع الثمن الذي يرضى لإنجلترا وهو الموافقة على مد الخط الحديدي ، فأرسل سكرتيره (نوبار) في عام ١٨٥١ إلى لندن لمفاوضة الحكومة الانجليزية في إمكان الحصول على تأييدها للحيولة دون تطبيق التنظيمات في مصر بل وأكثر من ذلك لتعديل نظام الوراثة فيها (٢) .

ومنذ ١٦ فبراير ١٨٥١ استطاع (عباس) أن يصل إلى اتفاق مع القنصل الانجليزي (مرى) على أساس تدخل إنجلترا لدى الباب العالي للحفاظ على حقوق (عباس) ، على أن يدخل والى مصر في مفاوضات مع المهندس الانجليزي (روبرت استيفنسون) بخصوص مد الخط الحديدي ، وأن يعمل (عباس) على تشجيع التجارة الانجليزية وتأمين مواصلات إنجلترا مع الهند (٣) .

وقد كانت إنجلترا في بادىء الامر ترى البدء بمد الخط الحديدي بين القاهرة والسودس ، إلا أنها لم تلبث أن وجدت أن مد الخط الحديدي عبر منطقة صحراوية وخارج المناطق المأهولة في مصر يجعل من الواضح أن إنجلترا وحدها هي التي سوف تستفيد من هذا الخط وأن مصر لن تستفيد منه بقدر ما سوف تستفيدة إنجلترا ، ولذلك - ولكي تقضى على المعارضة التي قد توجه لمشروع الخط الحديدي

(١) دكتور محمد فوز شكري ، مصر والسودان ص ٣٣ ، Cosson : Further Notes on the early Hist. of the Egyptian Railway, E S.

R. Magazine, Vol. II, No 6, June 1933, P.23

Sabry, Op. Cit. P. 25.

(٢)

(٣) دكتور محمد فوز شكري : المرجع السابق ص ٣٥ .

بأنه سيكون عديم الفائدة بالنسبة لمصر - قررت انجلترا البدء بتنفيذ ذلك الجزء الواقع بين الاسكندرية والقاهرة على اعتبار أن مثل هذا الخط سوف يخدم مصالح مصر ذاتها لأنه يخترق الاراضى الزراعية المأهولة فى مصر ، وفى نفس الوقت سوف تستفيد منه انجلترا على أن يمتد الخط بعد ذلك إلى السويس (١) .

ومن أجل تنفيذ مشروع الخط الحديدى جاء إلى مصر منذ أواخر عام ١٨٥٠ (روبرت استيفنسون) المهندس الانجليزى وعضو جمعية دراسات قناة السويس ، وقد تضاربت الأقوال فى تفسير حضور (استيفنسون) إلى مصر فاعتقد القنصل الفرنسى أنه استدعى إلى مصر لابتداء الرأى فى بعض المشروعات (٢) دون أن يحدد القنصل ماهية هذه المشروعات ، بينما اعتقد البعض الآخر أن (استيفنسون) يحكم ارتباطه بجمعية دراسات قناة السويس ومشروعهم لتوصيل البحر المتوسط والاحمر بقناة مائية فإن حضوره إلى مصر مرتبط بهذا المشروع . إلا أن الخطاب الذى وجهه الالب (انفانتان) إلى زميله (دوفور فيرونس) عضو جمعية الدراسات فى ليزنج فى ١٢ مايو ١٨٥١ يوضح السبب الحقيقى لرحلة (استيفنسون) إلى مصر إذ يذكر (انفانتان) أن لديه من الأدلة ما يجعله يعتقد أن ما أسمع عن رحلة (استيفنسون) أمر حقيقى ، أى أنه يعمل على تنفيذ مشروع الخط الحديدى والقضاء على مشروع القناة ، أى أنه يعمل ضد ما اتفقنا عليه عندما أنشأنا جمعية دراسات قناة السويس التى كان عضواً فيها . وقد طالب (أنفانتان) (استيفنسون) بأنه إذا كان يعتقد أن مشروع الخط الحديدى لا يضر ولا يعرول مشروع القناة كما يدعى فعلى (استيفنسون) أن يشرك جمعية دراسات قناة السويس فى الفوائد التى سوف يدرها مشروع الخط الحديدى وذلك لتمويل بحوث الجمعية من أجل شق قناة مائية بين البحرين (٣) .

Merruan : L'Egypte Contemporaine, P 99, (١)

Husny; P. 216.

Husny, P. 215. (٢)

Lettre d'Enfantin à Dufour Feronce en 12 Mai 1851 : (٣)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T, XII, P. 182

ولم يلب (عباس) أن أبرم في ١٨ يوليو ١٥٨١ - وبدون تلقى مرافقة السلطان - عمداً مع (روبرت استيفنسون) لإنشاء خط حديدى بين الاسكندرية والقاهرة على أن تقدم مصر المال والرجال أما المعدات فقد تفرر جلها من إنجلترا .

وفد اعترض الباب العالى بشدة في ٤ سبتمبر عام ١٨٥١ على هذا الاتفاق واتهم (عباس) بمحاولة الاستقلال والانفصال عن الدولة ، واتحدت الحكومتان الإنجليزية والفرنسية موقفين متعارضين في مساعيها الدبلوماسية في الآستانة ، إذ بينما نرى الحكومة الإنجليزية أنه ليس من الضرورى الحصول على موافقة السلطان لتنفيذ مشروع الخط الحديدى فان فرنسا كانت تشجع السلطان على التمسك بعدم تنفيذ المشروع طالما لم تصدر موافقته عليه ، وهكذا تغبر موقف كل من إنجلترا وفرنسا إزاء مصر فأنجلترا التى كانت تسير على سياسة مساندة الباب العالى لإحكام روابط تبعية مصر للدولة العثمانية أصبحت الآن تؤيد تنفيذ مشروع الخط الحديدى دون طلب موافقة الحكومة العثمانية ، بينما فرنسا التى أوشكت في عام ١٨٤٠ أن تخوض غمار حرب ضد أوروبا من أجل تدعيم استقلال مصر تطالب الآن (١٨٥١) بإحكام روابط تبعيتها للسلطان العثمانى وتعارض تنفيذ مشروع الخط الحديدى بدعوى عدم الحصول على موافقة السلطان^(١) .

إلا أنه بفضل تدخل الحكومة الإنجليزية ومساعدى سفيرها في الآستانة أصدرت الحكومة العثمانية في أكتوبر عام ١٨٥١ فرماناً يتضمن التصريح بتنفيذ مشروع الخط الحديدى بشرط أن تقوم بذلك الحكومة المصرية ذاتها لا أية شركة ، وألا تفرض ضرائب جديدة أو تعقد قروض أجنبية بسببه ، وألا يسخر

(١) الوثائق النمساوية de Count Buol Affaires Politiques, No. 173

à Schwarzenberg, de Londres en 2 Oct. 1851.

الالهالى فى إنشاء الخط (١) ، وصدرت الأوامر للمهندسين الإنجليز تحت إشراف (استيفنسونس) ببدء العمل فى الخط الحديدى .

وأعرب (انفانتان) فى أكتوبر عام ١٨٥١ إلى (ستاربوك) العصور الإنجليزى الآخر فى جمعية الدراسات أن (استيفنسونس) لاذ يعمل من أجل مشروع الخط الحديدى فانه بذلك لا يخفى شيئاً ذات أهمية بل يكون قد نسب فى تأخير الحل الطبيعى لمشكلة الإتصال بين البحرين (٢) . كما عبر (انفانتان) عن مشاركته لزميله المهندس النمساوى (نجريللى) فى ألمه وأسفه لأنشأه (استيفنسونس) عن جمعية دراسات قناة السويس (٣) .

وأعلنت الأوساط الإنجليزية أن الخط الحديدى هو أنسب الوسائل للنقل عبر مصر لأنه يضمن مصالح جميع الدول ، بينما فى حالة شق قناة بين البحرين فان إنجلترا - كما ذكرت هذه المصادر الانجليزية - قد تضطر إلى احتلال مصر طالما أنها ستكون مفتاح أقصر الطرق إلى الهند وطالما يمكن تحصين برزخ السويس بحيث يتحكم فى هذا الطريق كما هو الحال فى جبل طارق، وقد علق (هو بر Huber) قنصل النمسا فى مصر على ما ذكرته المصادر الإنجليزية بأن تصرف إنجلترا هذا يتسم بروح الأنانية التى تهدد الحياض المصرى ، وطالب (هو بر) الدول الأخرى بوجود وفوفها فى وجه تزايد النفوذ الإنجليزى فى مصر (٤) .

وقد تم فى عهد (عباس) مد الخط الحديدى من الاسكندرية إلى كفر الزيات ، ومن الشخصيات الإنجليزية التى أسهمت فى تنفيذ مشروع الخط الحديدى فى عهد (عباس) ضابط سابق بالحيس الإنجليزى يدعى (هنرى ريكادز Henri Rickards) ، وقد أورد لنا (Cosson) معلومات عنه يقول إنه استقاها من الصاع

(١) دكتور محمد فؤاد سكرى : مصر والسودان ص ٣٨ ،

Husny : Le Canal de Suez . P. 218.

(٢) Lettre d'Enfantin à Starbuck en 1er Octobre 1851 .

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin T. XII. P. 189.

(٣) Lettre d'Enfantin à Negrelli en 22 Decembre 1851

Oeuvres T. XII, p. 190-192.

(٤) الوثائق النمساوية ١7 Lettre de Huber à Schwarzenberg en

Dec. 1851.

(B A Rickards) من ضباط بوليس الاسكندرية وحفيد الكابتن (هنرى ريكاردز) ، ويذكر أن (هنرى ريكاردز) وفد إلى مصر في عهد (محمد علي) وعين مفتشاً في مكتب البريد الإنجليزي في الاسكندرية عام ١٨٤٦ - ١٨٤٧ ، واعترف الإسلام ورح إلى الأراضى المقدسة وأصبح يطلق عليه اسم (الحاج عبدالله) وبعد أن نزل عباس الحكم فربه إليه وألحقه بإدارة (ديوان المرور) الذى كان بشرف على الطريق البرى بين الإسكندرية والدويس ، وكان (للحاج عبد الله) دور كبير فى المفاوضات التى دارت من أجل إنشاء الخط الحديدى ، حيث كان يمثل (عباس) فى هذه المفاوضات ، كما أوفده (عباس) إلى إنجلترا فى عام ١٨٥٠ للباحث مع المهندسين الإنجليز بخصوص المشروع ، وعند حضور (استفسون) إلى مصر فى أواخر عام ١٨٥٠ كان (عبدالله) حلقة الاتصال بينه وبين الحكومة المصرية ، وقد أنعم عليه (عباس) برتبة الباشوية واشتهر باسم (عبد الله باسا الإنجليزى) وعهد إليه بإدارة الخط الحديدى ، وفى متحف السكة الحديد بالقاهرة مذكور أن (عبد الله الإنجليزى) كان أول مدير لها بين ٨ أغسطس عام ١٨٥٣ و ٢٢ سبتمبر عام ١٨٥٤ ، وبعد وفاة (عباس) أعفاه سعيد من منصبه (١) .

وفى مقابل تنفيذ مشروع الخط الحديدى الذى كانت تسعى إليه إنجلترا استجابت الحكومة الإنجليزية لرغبات (عباس) وأصدرت تعليماتها إلى سفيرها فى الاستانة (سير ستراتفورد كاننج) لى بسعى لدى السلطان العثمانى لتجهيز رغبات (عباس) ، كما بشطت الدبلوماسية الإنجليزية فى إقناع الدول الأوروبية الأخرى التى كانت تؤيد الباب العالى فى نراعه مع (عباس) منل روسيا والنمسا بتحقيق موقف المعارضه من (عباس) ، وبفضل معونة إنجلترا انتهت أزمة التنظيمات بالاتفاق بين الدولة العثمانية و(عباس) فى ١٦، ١٧ أبريل عام ١٨٥٢ ، وفى ٢٣ أغسطس عام ١٩٥٢ تلى فرمان السلطان فى القاهرة ، وطل (عباس) محتفظاً بسلطاته الداخلية كاملة ، وهكذا اجتاز (عباس) أزمة التنظيمات سلام ونجح فى صون وضع الباشوية مقابل ازدياد النفوذ الإنجليزي فى مصر . ولقد سعى (عباس) بعد ذلك لتوسيع حقوقه بتغيير نظام الوراثة بجعلها مباشرة (صلبية) لى يحلله ابنه (ابراهيم الهامى) بدلا من عمه (محمد سعيد) وأبدت الحكومة

Cosson : The Early Hist of the Egyptian Railway, (١)

E. S. R. Magazine. Vol I, No II, P 9.

الإنجليز به استعدادها لمساعدته لولا أنه توفي في ١٣ يوليو عام ١٨٥٤^(١).

* * *

استمرار مساعي السان سيهونيين :

رغم الفشل المؤقت الذى منيت به جهود جمعية دراسات جمعية فناء السريس وتعطيل تنفيذ مشروعهم لتوصيل البحرين لم يتسرب الياس إلى نفوسهم ولم يفقدوا الأمل في أنه قد يأتى الوقت الذى يستطيعون فيه تنفيذ المشروع ، فاستمروا في العمل من أجل المشروع ، واتخذت مساعيهم في هذه الفترة صوراً شتى ، لكنها جميعاً ذات طابع دبلوماسى ، واستمر الأب (انفانتان) يعمل حاهداً مستعيناً براسلاته من أجل الإبقاء على الصلات التى تربط بين الأعضاء البارزين في جمعية الدراسات في مختلف الأنظار الأوروبية ، مع استمرار التفكير والبحث عن أفضل السبل التى تضمن تحقيق حلهم السكبير وتنفيذ المشروع .

وانتهز (انفانتان) فرصة اتفاق إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية في ١٩ أبريل ١٨٥٠ بخصوص المواصلات عبر برزخ بناما^(٢) ، وأسرع (انفانتان) في ٢٣ أغسطس ١٨٥٠ يدعو زميله الإنجليزي في جمعية الدراسات (ستار بوك)

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى مصر والسودان ص ٣٩ ، ٤٠ .

(٢) كان (بىلاك Bidlack) ممثل الولايات المتحدة لدى حكومة غرناطة الجديدة (كولومبيا) قد أبرم معاهدة مع هذه الحكومة في ١٢ ديسمبر عام ١٨٤٦ نصت لحدى موادها على أن تمنح حكومة غرناطة الجديدة الولايات المتحدة حرية عبور برزخ بناما بجمع وسائل المواصلات الموحدة أو التى تنشأ في المستقبل ، وألا تفرض رسوماً على مواطنى الولايات المتحدة أو بضائعهم إلا وتسكون مساوية للرسوم التى تفرضها على مواطنى غرناطة ، وفى مقابل ذلك تمهدت الولايات المتحدة بأن تصنح حاد البرزخ .

وعقب هذه المعاهدة أرادت الولايات المتحدة أن تنهى بخصر عبور برزخ بناما مع الدول الأوروبية وبخاصة إنجلترا الى كان مهبط الأمر ، وحرث مفاوضات بين الدولتين انتهت بوضع معاهدة وقعها في واشنطن في ١٩ أبريل ١٨٥٠ كل من (كلايتون Clayton) عن الولايات المتحدة و (بلور Bulwer) عن إنجلترا ، وتعرضت المادة الأولى من هذه المعاهدة للمركز الدولى لقناة بناما فقرر الدولتان ألا تحصل واحدة منهما على إشراف خاص على القاء الملاحية المذكورة وألا يقيم محصيات أو شغل أنه مواقع =

إلى السعى لكي تتفق الدول الأوروبية الثلاث - إنجلترا والنمسا وفرنسا - للوصول إلى اتفاق مماثل بخصوص قناة السويس (١) .

و قد كان (انفانتان) مهتما بالتوصل إلى اتفاق بين الدول الثلاث بشأن توصيل البحرين ، ذلك أنه كان يرى أنه بالرغم من أن (لويس نابليون) يهتم بالمشروع ومن السهل استثماره لتأييده إلا أن هذه الخطوط ستكون عديمة الجدوى بل وديكون ضررها أكثر من نفعها ، لأن فرنسا إذا ما قامت بعمل منفرد فإنه يمكن أن يؤخذ على أنه (من قبيل المطامع النابوليونية) ولذلك دعا (انفانتان) إلى وصول الدول إلى اتفاق ، وطلب من (نجريللى) أن يبذل مساعيه لدى الحكومة النمساوية ، كما كلف زميله الانجليزي (ستاربوك) ببذل المسعى لدى الحكومة الانجليزية (٢) . إلا أن الحكومة الإنجليزية كانت في ذلك الوقت أبعد ما تكون عن تأييد مشروع القناة وهي ترى أن مشروع الخط الحديدي في طريقه لأن يصبح حقيقة واقعة .

ومع ذلك استمر (انفانتان) يدعو الدول الثلاث إلى الاتفاق وتوحيد جهودها متلبا توحيد جهود جمعية دراسات قناة السويس على اختلاف جنسياتها ، وذلك ولارغام الباب العالي ووالى مصر على تنفيذ المشروع الذى تريده أوروبا مجتمعة لا المشروع الذى تريده إنجلترا أو فرنسا وحدها (٣) . كما طلب (انفانتان)

= في المنطقه ، وألا يحصل بمضى معاهدة سرية مع الحكومة الإسلامية على أية حموى أو امتيازات تتصل بالملاحه في القناة ولا تكون ممنوحة للدولة الأخرى . وفي المادة الخامسة من معاهدة (كلابو - بلور) التزم الطرفان بحماية القناة من أى اعتداء وصمان حادها حتى تظل مفتوحة وحررة على الدوام وكذلك لتأمين رأس المال الذى سيستخدم في حفرها ، وتعهّد الدولتان المتعاقدتان بأن تدعوا الدول الأخرى للامساك بالترامبات مماثلة حتى تكون النظام الموضوع للملاحه في قناة بناما نظاما عاما يلزم به الجميع :

دكتور عبد الله رشوان : المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها ص ٣٣٥ - ٣٣٩ .

(١) Lettie d'Enfantin à Starbuck en 23 Août 1850 Oeuvres

de St. Simon et d'Enfantin, T. XII, P. 176.

Oeuvres . T XII, P 178

(٢)

Lettie d'Enfantin à Starbuck en 1er Octobre 1851

(٣)

Oeuvres T XII, P. 189.

من (استار بوك) - في نفس الرسالة أن يحضر إلى باريس لمقابلة زميله الفرنسي (تالابر) والتباحث معاً بشأن مشروع القناة .

وانتهز (انفانتان) فرصة ما أسيح من أن روسيا احنجت لدى السلطان العثماني على تنفيذ مشروع الخط الحديدي فطلب (انفانتان) من زميله الألماني (دوفور فبروس) أن يبذل مساعيه من أجل اشتراك ألمانيا والنمسا في هذا الاحتجاج (١) . وفي عام ١٨٥٣ طالب (انفانتان) بوجود توسيع نطاق جمعية دراسات قناة السويس بحيث لا تقتصر على الدول الثلاث - إنجلترا وفرنسا والنمسا - بل ننضم إليها دولة رابعة وهي روسيا وذلك من أجل القضاء على معارضة إنجلترا للمشروع . ورغم أن حرب القرم كانت دائرة الرحي في ذلك الوقت وفيها كانت الدول المحالفة تنقف إلى جانب الدولة العثمانية في حربها ضد روسيا مما يجعل الأمل ضعيفاً في الوصول إلى اتفاق بين الدول الغربية وروسيا بخصوص مسألة تتصل بالعلاقات مع الدولة العثمانية إلا أن (انفانتان) كان يؤمل أن نهقق أفسكاره في هذا الصدد، فعهد في ٢٧ نوفمبر ١٨٥٣ إلى البارون (دي بروك Baron de Bruck) يمثل النمسا في الاستانة والذي كان على صلة وثيقة بجمعية دراسات قناة السويس أن يسعى لإقناع روسيا بالمساهمة والاشتراك في مشروع توصيل البحرين ، وكان (انفانتان) يعتقد أن اشتراك روسيا مع الدول الأوروبية الأخرى سيؤدي إلى صرف أطماعها عن إيران بعد أن تجدد لنفسها طريقاً جديداً يوصلها إلى الشرق بعد حفر قناة السويس وتقصير المسافة بين البحر الأسود وبحار الهند (٢) . وألح (انفانتان) على (البارون دي بروك) في ٢٨ نوفمبر ١٨٥٣ و ١٦ فبراير ١٨٥٤ أن يسعى لكي يجعل من مشروع توصيل البحرين أحد الأسس التي تقوم عليها مفاوضات السلام المقبل الذي تسعى الدول الأوروبية إليه وتبذل جهوداً من أجله . إلا أن البارون (دي بروك) - رغم أنه كان لا يزال ممسكاً بفائدة مشروع القناة الذي اهتمت به جمعية الدراسات التي يرتبط بها منذ مدة طويلة

Lettre d'Enfantin à Dufour Feronce à Leipzig en 12 Mai (١)

1851 : Oeuvres T. XII, P. 182.

Lettre d'Enfantin au Baron de Bruck en 28 Novembre (٢)

1853 . Oeuvres T. XII, P. 23.

اربطا فويأ — إلا أنه أبلغ الأب (انفانتان) في ٥ مارس ١٨٥٤ أنه إزاء الظروف السياسية السائدة في مصر من حيث إرتقاء والها (عباس) في أحضان انحلتهم وفيامه بتنفيذ مشروع الخط الحديدي بين القاهرة والاسكندرية واحتمال مده إلى السويس ، فإنه (أى دى بروك) يقترح عدم دفع مشروع القناة في ذلك الوقت ، وكان من رأيه الانتظار مع الإبقاء على حيوية جمعية الدراسات واستمرار نشاطها ، حيث أنه كان يعتقد أن تنفيذ مشروع الخط الحديدي لن يصبر مشروع القناة بل على العكس سوف يبرز فائدة وضرورة حفر قناة في برزخ السويس لأن الخط الحديدي سيكون قاصراً عن إجابة مطالب واحتياجات التجارة العالمية (١) ، حتى لو امتد إلى السويس حيث أنه يخترق منطقة صحراوية قاحلة ، كما أنه لم يكن يخدم التجارة بين أوروبا والهند كثيراً لأن المرور عبر مصر بواسطة الطريق البري لم يكن سريعاً بما فيه الكفاية ، كما أنه يتطلب تفريغ السفن في السويس وإعادة شحنها في السمكة الحديدي ثم تفريغها في الاسكندرية وإعادة شحنها في السفن مرة أخرى وهي عملية صعبة وتعرق نقل المتاجر في سهولة ويسر (٢) .

إلا أن انتظار السان سيمونين لم يطل ، فقد دخل مشروع توصيل البحرين بهناؤه مائة في مرحلة جديدة كلها تتشاطع وب وفاة (عباس) وطهور (دى لسيبس) على مسرح المشروع .

Lettre du Baron de Bück à Infantin en 5 Mars 1854 (١)

Roux, J. Ch. L'Isthme, T. I, P. 231.

Mazuel, P. 320.

(٢)

الفصل السابع

دى لسبس وعلاقته بالسان سيونيرج

(دى لسبس) بين مادحيه وفادحيه :

لقد قدر لمشروع توصيل البحرين بفناة مائية أن يخرج إلى حين التنفيذ على يد (فردينان دى لسبس) ، ومع ذلك فقد اختلفت الآراء في تقدير قيمة (دى لسبس) وقيمة الجهود التي بذلها من أجل تنفيذ مشروع القناة . وينقسم الكتاب الذين بحثوا موضوع قناة السويس فريقين : فريق يثنى ثناء مستطاباً على (فردينان دى لسبس) ويعتبره صاحب الفضل في إخراج مشروع القناة إلى حين الوجود ، وآخر لا يرى (لدى لسبس) أى فضل في تنفيذ مشروع القناة .

ولقد كان (دى لسبس) من رجال السلك الدبلوماسي شأنه في ذلك شأن معظم أفراد أسرته ، ولم يكن في ماضيه أى صلة تربطه بالمشروع من الوجهة الفنية حيث أنه لم يكن من رجال المال أو الأعمال ، ومع ذلك فإن أنصاره يرون أن السنوات التي أمضاها في السلك الدبلوماسي جعلته خبير من يحمل عبء تنفيذ المشروع ، وأن خدمته في هذا الميدان أكسبته من الصفات ما يمكن أن يصمن له النجاح حيث أخفق غيره ، وأن السنوات التي أمضاها في التمثيل الدبلوماسي كان لها فضل لإعداده لتجمل عبء المشروع الذي كان في أمس الحاجة إلى جهود دبلوماسية أكثر من أى شيء آخر ، حتى لقد ذهب البعض^(١) إلى حد القول بأن تنفيذ مشروع قناة السويس كان نتيجة لأروع عمل دبلوماسي حدث في القرن التاسع عشر .

هذا الفريق من الكتاب وفي مقدمتهم (أوليفيه ريت Ollivier Ritt) الذي كان سكرتيراً (لفوازان بك Voisin) عندما كان هذا الأخير مديراً عاماً لاشغال الحفر يرون أن مشروع القناة كان في حاجة إلى رجل تتصف شخصيته

بالاستقلال السياسى حتى يبعد كل الشكوك التى قد تثار حول أى تدخل أجنبى ، كما يجب أن يكون على دراية تامة ببلاد الشرق التى سيقوم بتنفيذ المشروع فيها حتى يمكنه أن يتفاهم مع سلطات القاهرة والآستانة ، وعلاوة على هذا يجب أن تتوفر فيه النزاهة واتساع الأفق حتى يكون موضع ثقة الجميع ، وأن يكون ذا شهرة عالمية لأنه سيجلجأ إلى الدول جميعاً لتنفيذ المشروع . يضاف إلى هذه الصفات كلها قوة الإيمان بالنجاح ، وقد كان من الصعب أن تتجمع هذه الصفات جميعها فى رجل واحد ، « إلا أن انتظار العالم لم يطل فقد وجدت هذه الصفات مجتمعة فى شخص (فردينان دى لسبس)^(١) » .

ولذلك فإن هذا الفريق من أنصار (دى لسبس) يرى أنه إذا كانت فكرة مشروع توصيل البحرين قد تحققت فإنما يرجع ذلك إلى ظهور (دى لسبس) « ذلك الرجل الذى أوتى صبراً لا ينفد ، وفؤاداً لا يتطرق اليه اليأس أو القنوط ، ونفساً تمتلئ حماساً رجل يعرف كيف يتعامل مع رجال السياسة الذين يتبرون الصعوبات ويختلقون العفبات » ، ويرى هؤلاء أن فناء السويس قد أنشأت لأن هذه الصفات جميعها وجدت فى شخص (دى لسبس) « الذى استطاع أن يوفق بين المصالح المتعارضة للدول الأوروبية . . . ولم يكن يستطيع ذلك رجل متعصب يؤمن بأسطورة الجنس ولا عبقرى من عباقرة الحرب ولا وطنى متطرف ضيق التفكير^(٢) » .

وهكذا تتلخص آراء أنصار (دى لسبس) فى أنه كان الوحيد الذى يستطيع أن يخرج المشروع من حالة الخمود التى أصيب بها بسبب موقف الدول الأوروبية وتعارض مصالحها ، وأنه بما أوتى من حماس وإيمان استطاع أن يقنع الجماهير ويهدئ من حدة المعارضة ويؤثر فى رأى العام بل وفى الحكومات ذاتها بوسائل الدعاية المختلفة ، وكان دائماً يوجد فى قلب المعركة ، فهو يوماً فى القاهرة وآخر فى باريس أو فيينا أو لندن أو الآستانة ، ولم يكن يجد صعوبة فى مباحثة الوزراء والأمراء والملوك^(٣) .

Ritt, O. : Histoire de L'Isthme de Suez, P. 108-109. (١)

(٢) شونفيلد : فناء السويس ، ترجمة أحمد حاكى ص ٢٩ .

Siegfried · Suez, Panama et les Routes M. Mondiales, P. 49. (٣)

ويعتبر من أنصار (دى لسبس) كذلك الكاتب (روبرت كورو)
(R. Coureau) الذى بعزو إلى (دى لسبس) الفضل فى أنه اختار نهائيا
مشروع القناة الملاحية المستقيمة أى المشروع الوحيد الذى كان يلائم احتياجات
الملاحة الحديثة ، كما يعتبره صاحب الفضل فى الوصول بالمشروع إلى نهايته ، وذلك
بعد ما أخفق الدين سبقوه فى تحقيق هذه الغاية ولم يوفروا إلا فى مجرد وضع
مشروعات فقط (١) .

ولمعد اعتبر (برنو Bertaut) أن (دى لسبس) هو الرجل الذى اختارته
« العناية الإلهية » لتنفيذ مشروع القناة « الذى كان فوق طاقة البشر » وذلك بفضل
صدقاته الوطيدة وما كان يمتلكه من وسائل الإقناع « فقد كان يعرف متى بطرق
الأبواب لكي تفتح له » (٢) .

أما (سيغفريد Siegfried) فقد اعتبر دى لسبس رجلا من طراز (ماجلان)
و (فاسكو داجاما) لأنه هو الذى أوجد القناة فأوجد بذلك طريقاً عالمياً جديداً (٣) .

أما فادحوه فكانوا يرون فى (دى لسبس) شخصا دخيلا على المشروع
ولا علاقة له به ، ولا فضل له فى تخفيفه سوى حصوله على امتياز حفر القناة ،
ومن أجل ذلك يرون أن تاريخ مشروع القناة لا يبرر تلك الصفات الحميدة المبالغ
فيها التى أضفاها على (دى لسبس) أنصاره ومريدوه ، وفى رأى هؤلاء أن عمره
لا يعجب (دى لسبس) وتقدير جهوده لا يجب أن تنسى أحدا ذلك الجانب
العملى ، وتلك الجهود الفنية والهندسية التى بذلها كثيرون غيره من اهتموا بموضوع
قناة السويس مثل (لينان دى بلقون) والسان سيمونيين خصوصا (٤) .

ويرى هؤلاء كذلك أن مشروع توصيل البحرين كان من الممكن أن يعهد

Coureau R. de Lesseps ... P 43. (١)

Berteaut F. de Lesseps et Son oeuvre, P. 145. (٢)

Siegfried, P 49. (٣)

Article paru dans (L'Épargne) en 31 Mai 1872, p. 1 un (٤)

Ecrivain inconnu cité dans :

Linant Memoires sur les Principaux Travaux, P 258-9.

بتنفيذه إلى (لينان) ، وفي هذه الحالة كان المشروع سيبدو للعالم مشروعا طبيعيا بسيطا لا يتبر المخاوف لأي دولة ، كما أن (لينان) بتنفيذه المشروع سينال شهرة يستحقها جزاء ما قدمت يداه من أحل المشروع ، بحيث تتضاءل بجانبها شهرة (دى لسبس) .

وإذا كان البعض يرى أن (دى لسبس) فضلا في اختيار المشروع المباشر فقد سبقه إلى هذا الفضل (لينان دى بلفون) منذ عام ١٨٤٠ ، ثم (نجريللى) منذ عام ١٨٤٧

إلا أننا لا نستطيع أن نحمل الفضل كله في تنفيذ المشروع من نصيب (دى لسبس) وحده ، كما لا نستطيع أن نحرمه ثمرة جهوده من أجل المشروع ، ولذلك فإننا نشارك الكاتب الفرنسى (ميكارد Micard) فيما ذهب إليه من أننا يجب ألا نبالغ في إضفاء المجد على ذلك الشخص الذى قاد المشروع إلى نهايته ، بل يجب ألا ننسى جهود السابقين وعلى الأخص (السان سيمونيين) فإنه بالإضافة إلى تلك الصفات التى اكتسبها (دى لسبس) من اشتغاله في الميدان الدبلوماسى ، والتى أهلته لخوض المعارك الدبلوماسية من أجل تنفيذ المشروع ، وعلاوة على ما اتصف به من نشاط وصبر كل هذه العوامل مجتمعة هى التى قادت مشروع القناة وهو مشروع أقدم من (دى لسبس) - إلى نهايته الناجحة ، وأنه إذا كان (دى لسبس) قد استطاع أن ينجح في كفاحه من أجل تنفيذ المشروع فإنه في الحقيقة كان محاطا بالمعلومات الفنية التى أثبتت أهمية المشروع وشدت أزره في المعركة التى استخدم فيها كل مواهبه (١) .

* * *

دى لسبس قبل ان يظهر على مسرح القناة :

ولد (فردينان دى لسبس) في ١٩ من نوفمبر سنة ١٨٠٥ في أسرة تفرست في الاعمال الدبلوماسية ، فقد كان جده (مارتن) قنصلا لفرنسا لدى بلاط (كاترين) قيصرية روسيا ، كما كان (ماثيو دى لسبس Mathieu de Lesseps) أبو (فردينان)

Micard : Le Canal de Suez et le Genie F1. P. 93-100 (١)

سكرتيراً للمندوبية الفرنسية في مراكش منذ عام ١٧٩٢ ، وفي عام ١٨٠٠ عينه القنصل الأول مساعد قومسيير العلاقات التجارية في قادس . وفي أثناء رحلته قام بها إلى ملاحا تعرف (ماتيو) بالآنسة (كاترين دى جريفنييه Cathrine de Grivegnée) فأنجب بها وتزوجها في ٢١ مايو ١٨٠١ ، وبينما تزوجت أحبتها الكبرى وتدعى (فرانسواز دى جريفنييه) من البارون (دى كيركباتريك Kinkpatrik) وأنجبت منه الكونتيسة (دى منتيجو) أم الأميرة (يوجيني) (١) .

وظل (ماتيو) في قادس حتى أمر القنصل الأول في ٧ مارس عام ١٨٠٣ بتعيينه نائب قومسيير للعلاقات التجارية الفرنسية بدمياط على أن يشغل مؤقتاً منصب القومسيير العام للعلاقات التجارية بالقاهرة .

فقد صار (بونابرت) يعتقد بعد صلح (اميان — مارس ١٨٠٢) أن في استطاعته الاعتماد على المليك في تأييد النفوذ الفرنسي وخدمة مصالح فرنسا التجارية في مصر ، إلا أن جهوده في هذا السبيل كانت سلبية لم تعد بذل الوعود للمليك حيث خشى (بونابرت) لأغضاب الدولة العثمانية فتتضم إلى أعدائه ، ولذلك انحصر اهتمام (بونابرت) في الإبقاء على الصلات التجارية والسياسية بين فرنسا ومصر واستمالة المليك دون اغضاب الحكومة العثمانية ، هذا إلى جانب التعجيل بحل القوات الإنجليزية عن مصر (٢) .

وقد أشاع بعض الكتاب (٣) أن (ماتيو دى لسبس) عندما حضر إلى مصر في الفترة التي أعقبت خروج الحملة الفرنسية — وهي فترة الفوضى السياسية التي شملت البلاد — أعجب بشخصية (محمد علي) وعمل على تشجيعه ومساعدته للوصول إلى الحكم . إلا أن التعليمات الصادرة إلى (ماتيو دى لسبس) في ٢٢ مارس سنة ١٨٠٣ تدل على أن اهتمام القنصل الأول كان موجهاً أولاً وقبل كل شيء إلى استعادة العلاقات التجارية مع مصر ، ولذلك طلب إليه عدم التدخل في الخلافات القائمة بين الباب العالي والمليك .

(١) Bridet . Une Famille française — Les de Lesseps, P. 154 155

(٢) دكتور محمد فزاد شكري : مصر في مطلع القرن التاسع عشر ج ١ ص ٤٨ — ٥٠

(٣) Op. Cit., P. 156.

ولقد فشل (ماتيو دي لسبس) في كسب ثقة المماليك ، ولم يكن له يد في تلك الأحداث التي وقعت في مصر ، ولم يبذل أية معونة (لمحمد علي) للوصول إلى منصب الباشوية ، بل كان (ماتيو) يعتبر (محمد علي) رجلا لاعبقرية له ولا كفاءة ولم يتنبه المندوب الفرنسي (دروفيتي Drovetti) إلى ضرورة تأييد (محمد علي) لتمطيل نشاط الإنجليز إلا بعد أن تولى (محمد علي) الحكم في عام ١٨٠٥^(١).

وفي عام ١٨٠٥ عين (ماتيو دي لسبس) فنيصلا عاما في (ليفورن) في توسكانيا إحدى الإمارات الإيطالية ، وبقي بها حتى أواخر عام ١٨٠٩ حين عين فومسيرا في جزر أيونيان حيث اشترك مع حاكمها العام في إدارة شئونها وتعاونها في مقاومة الضغط الإنجليزي على جزيرة كورفو إلى وقت سقوط الإمبراطور .

وبني (ماتيو) بدون عمل حتى هرب (نابوليون) من إلبا وأخذ يستعين بكثير من الأعوان المخلصين له ، ومن هؤلاء (ماتيو دي لسبس) الذي عينه الإمبراطور مديرا لإقليم (كانتال Cantal)^(٢) في ٦ أبريل عام ١٨١٥ ، ونشط (ماتيو) في جمع المتطوعين من الإقليم لموازرة الإمبراطور .

وبعد (واترلو) أعفت الحكومة الفرنسية (ماتيو دي لسبس) من عمله ولم يعد إلى الخدمة إلا في عام ١٨١٨ حين عين فنيصلا عاما في فيلادلفيا ، فعمل على توثيق العلاقات التجارية بين فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية ، وكان من نتائج جهوده أن أبرمت في عام ١٨٢٢ أول معاهدة تجارية بين البلدين^(٣) .

وكان (ماتيو) قد نفل في عام ١٨٢١ قنصلا عاما في حلب ، وبعد أن أمضى بها ست سنوات نفل قنصلا عاما في تونس ، وبعد أن أخضعت القوات الفرنسية الجزائر في عام ١٨٣٠ دخل (ماتيو دي لسبس) في مفاوضات مع باي تونس واستطاع أن يبرم معه اتفاقا سريا يقضي بأن يتولى شفيق الباي الحكم في الجزائر

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر في مطلع القرن التاسع عشر - ص ١٧٦ .

(٢) بين أعلى نهر اللوار ومهر الدوردوني في جنوب فرنسا .

Bridier : Une Famille fr. P. 192

(٣)

لحساب فرنسا وذلك لتهدئة الجزائريين ، إلا أن وزارة الخارجية الفرنسية لم توافق على هذا الاتفاق^(١).

وأخذ المرض يدب في أوصال (ماتيو دي لسبس) خلال ١٨٣٢ حتى ساءت حالته ، فطلب من وزارة الخارجية الفرنسية التصريح له بإجازة للعودة إلى فرنسا ، وقبل أن يصل إليه الرد وافته منيته في ٢٨ ديسمبر ١٨٣٢ .

ومنذ عام ١٨٢٥ انخرط (فردينان دي لسبس) في السالك الذي جمع معظم أفراد أسرته ، فعين في تلك السنة فئصلا تحت التمرين (eleve-Consul) في لشبونة ؛ وهناك تعرف على كثير من شخصيات المجتمع بفضل ابنة خالته السكونيية (دي منديجو) ؛ وفي العام التالي لوصوله إلى لشبونة ١٨٢٦ وضعت السكونيية ابنها (يوجيني) التي صارت امبراطورة لفرنسا ، والتي قدر لها أن تكون (لفردينان) معينا وسندا وغنصرا هاما لتجاحه في المعارك التي حاضها من أجل مشروع القناة^(٢).

وفي عام ١٨٢٨ نقل (فردينان) إلى تونس للعمل مع أبيه ، وبعد أربع سنوات غادر تونس في أوائل ١٨٣٢ ليشغل وظيفة نائب قنصل فرنسا في الاسكندرية فلم يقدر له أن يرى أباه بعد ذلك .

وفي الاسكندرية استطاع (فردينان) أن يكسب الكثير من الاصدقاء فهد كان محدثا لبقا ، وراقصا بارعا ، وفارسا ماهرا ، فكان الجميع يحرسون على حضوره دائما منتدياتهم . وقد تجلى نشاط (دي لسبس) عندما انتسر وباء الطاعون في نوفمبر عام ١٨٣٤ وراح ضحيته كثير من الأهالي ، فقد كون (دي لسبس) لجنة صحية بالمدينة تحت إشرافه ، وبذل جهده للعناية بالمرضى ومساعدتهم والاستفسار عنهم ، وأصبحت دار الفئصلية في الاسكندرية بمثابة مستشفى يستقبل المرضى ويعتني بهم^(٣).

Ibid, P. 202.

(١)

Beaty De Lesseps of Suez, P. 30.

(٢)

Coureau F. de Lesseps. P. 27.

(٣)

وقد نال (فردينان) بهذه الأعمال مكانة كبيرة في نفوس الناس ، وقدرته الحكومة الفرنسية فأُنعمت عليه في عام ١٨٣٦ بوسام جوقة الشرف .

وهذه شهدت الفترة التي أمضاها (دى لسبس) في مصر توطد الصداقة بينه وبين الأمير (محمد سعيد) تلك الصداقة التي كان لها أثرها في نجاح (دى لسبس) فيما بعد في تنفيذ مشروع توصيل البحرين ؛ فقد كان الأمير (سعيد) معروفا ببدانته ، وكان (محمد علي) يستاء لذلك إذ كان يخشى أن تؤثر البدانة على ذكاء ابنه ففرض عليه نظاما قاسيا من التمرينات الرياضية ، كما منع عنه كثيرا من أصناف الطعام ، وكثيرا ما كان يؤنبه على إفراطه في السمعة ، وكان (فردينان) حاضرا ذات مرة فطلب من (محمد علي) أن يعهد إليه بالإشراف على الأمير (سعيد) ؛ وأخذ (فردينان) يصحب معه (سعيدا) إلى القنصلية كي يتناول هناك من الأطعمة ما كان يحرمه عليه أبوه ، كما كان (فردينان) يأخذه إلى الصحراء لركوب الخيل فارس الإثنان كثيرا من أنواع الرياضة معا وتوثقت الصداقة بين (دى لسبس) و (سعيد) وزادت الألفة بينهما واستطاع (دى لسبس) أن يكسب ثقة الأمير (١) حتى لقد غالى كثير من الكتاب ففسحوا نجاح (فردينان دى لسبس) في الحصول على امتياز قناة السويس إلى « أطباء المكرونة » التي كان يقدمها للأمير (سعيد) (٢) ؛ إلا أن هذا القول بجانب الحقيقة كما سيأتي في حينه .

وطال (فردينان دى لسبس) في منصبه بالاسكندرية حتى عام ١٨٣٨ حين نقل منها إلى لاهاى ؛ وفي عام ١٨٣٩ عين قنصلا في روتردام ثم نقل في عام ١٨٤٠ إلى ملاجا بأسبانيا حيث كان يعمل أبوه من قبل ، وفي يونيو ١٨٤٢ نقل إلى برشلونة حيث استطاع في أثناء الاضطرابات والفتن الداخلية التي حدثت وفتش أن يحمي مواطنيه وكتيرين من الأسباب مما جعله موضع تقدير حكومته وأهالي برشلونة والملكة الالدة بأسبانيا (كاترين Catherine) التي عبرت (لدى لسبس) — بعد عودتها إلى أسبانيا من ملجئها بفرنسا — عن تقديرها لأعماله .

Bridier . Une Famille Francaise, P. 316.

(١)

Siegfried, A. : Suez, Panama P. 39-40.

(٢)

وفي عام ١٨٤٨ نقل (فردينان) إلى مدريد حيث ازدادت علاقاته هو وزوجته ونوفا (باوجيني) ابنة الكونتيسة (دى منديجو) .

وفي عام ١٨٤٩ استدعى إلى باريس وتقرر تعيينه في برن ، ولكن الظروف التي كانت قائمة وفنداك في إيطاليا جعلت حكومته تقرر إيفاده إلى روما .

فتمد ترتب على ثورات ١٨٤٨ في فرنسا والنمسا أن أعلنت الجمهورية في روما وهرب البابا (بيوس التاسع) ولجأ إلى (جاينا Gacia) تحت حماية ملك نابولي وبعد أن هزم جيش بيدمونت في موقعة نوفا ١٨٤٩ أصبحت روما تهددها الجيوش النمساوية المنتصرة في الشمال وحيوش ملك نابولي في الجنوب ؛ ولذلك قررت الحكومة الفرنسية في أبريل ١٨٤٩ إرسال حملة بقيادة الجنرال (أودينو Oudinot) إلى روما ؛ وقد أذاع قائد الحملة بياناً على أهالي روما أوضح فيه أن أن حكومته سوف تحترم رغبة أغلبية الرومانيين ، وأنها لم ترسل هذه القوات إلا بدافع الصداقة ، ومن أجل حماية روما من أي تدخل أجنبي وليس في نيبتها أن تفرص على الأهالي حكومة لا يرتضونها .

إلا أن (مازيني) كان في شك من صدق هذه النوايا ، ولذلك عزم الرومانيون على الحيلولة دون دخول القوات الفرنسية إلى روما ، فبدأ (أودينو) في مهاجمتها في ٣٠ أبريل ، لكن قواته ردت على أعقابها بفضل المقاومة العنيفة التي أبدتها الرومانيون، وإزاء المعارضة التي أثارها في فرنسا هجوم (أودينو) وبخاصة بين الجمهوريين قررت الحكومة الفرنسية إيفاد (فردينان دى لسبس) إلى روما كبعوث سياسي إلى حانب المائند العام للقوات الفرنسية ، وعهدت إليه — في تعليماتها — بأن يكرس جهوده للمفاوضة من أجل إقامة علاقات مع « سلطات روما وأهاليها » والحصول على موافقتهم على دخول القوات الفرنسية إلى روما دون مقاومة ، حتى يكون لفرنسا النفوذ الأعلى عند تسوية المسألة الرومانية وللحيلولة دون أي تدخل من جانب أية دولة أخرى^(١) . وفي خلال ثلاثة أسابيع استطاع

(دى لسبس) في ٣١ مايو ١٨٤٩ أن يصل مع ممثلي جمهورية روما إلى اتفاق ينص على أن :

١ — يعترف شعب روما بأن القوات الفرنسية فوات صديقة أتت للمشاركة في الدفاع عن أراضيهم .

٢ — يتخذ الجيش الفرنسى مواقفه بالاتفاق مع الحكومة الرومانية .

٣ — تحمى جيوش الجمهورية الفرنسية الاراضى التى توجد فيها ضد أى غزو أجنبي .

إلا أنه يبدو أن الحكومة الفرنسية لم تكن مخلصة عندما أوفدت (دى لسبس) إلى روما ، وإنما كانت تهدف من هذه المفاوضات إلى كسب الوقت حتى تصل الإمدادات إلى قائد قواتها ، وحتى تأتى الانتخابات الجديدة في فرنسا بأغلبية كاثوليكية في مجلس النواب^(١) . ولذلك فإنه على الرغم من أن الاتفاق الذى توصل إليه (دى لسبس) كان يتفق وتعليات حكومته ، فقد اتهمته هذه بأنه لم ينفذ تعليماتها التى كانت تهدف للقضاء على النظام القائم في روما ، ولم يفتن (دى لسبس) إلى نية حكومته عندما تجنبت ذكر جمهورية روما في تعليماتها إليه واقترحت على ذكر سلطات وأهالى روما ، حيث أن الحكومة الفرنسية لم تسكن تريد أن تعترف رسمياً بجمهورية روما لأن (لويس نابوليون) كان في حاجة إلى تأييد الكاثوليك في فرنسا ، وهؤلاء كانوا يؤيدون - مع الملكيين - تدخل فرنسا للقضاء على الجمهورية الناشئة وإعادة سلطة البابا .

ولذلك استدعت الحكومة الفرنسية (فردينان دى لسبس) وعهدت إلى قائد الحملة بإعادة سلطة البابا إلى روما^(٢) .

وعلى أثر إعفاء (دى لسبس) من عمله الدبلوماسى اعتزل في ضيعة كانت تملكها حماته (مدام دى لامال Mme delamalle) في مقاطعة (برى Berry)

(١) بولنى كنيج : ماريى - رحمه عبد الوهاب الحاوى ص ١٦٠ .

(٢) نفس المصدر ص ١٦١ .

في فرنسا الوسطى ، حيث عهدت إليه حماته بأمر الإشراف على الصيعة فاختر فيها منزلاً وديماً لإقامته .

وفي خلال ذلك توثقت صلة (فردينان) (بأوجيني دى منتيجور) التي تزوجت من الامبراطور نابوليون الثالث في آحر يناير عام ١٨٥٣ ، فكتبت إلى (فردينان) في ٢٢ يناير ١٨٥٣ تطلب منه أن يرفع إليها دائماً ملاحظاته عن اتجاهات الرأي العام لتستفيد منها كإمبراطورة لفرنسا حيث أنها قد أخذت على عاتقها - كما تقول في رسالتها - أن تعمل على توثيق صلات الإمبراطور بالشعب الفرنسي . كما بعثت إلى (دى لسبس) في ١٥ يوليو عام ١٨٥٣ برسالة عقب وفاة زوجته ، عبرت فيها عن الحزن العميق الذي ألم بها لهذا الحادث ، وعبرت عن مشاركتها له في أحزانه^(١) . ويدل هذا كله على أن علاقات الصداقة استمرت قائمة بين (فردينان دى لسبس) و (أوجيني) .

وفي غمرة أحزانه حاول (فردينان) أن يشغل فراغه فعاود التفكير في مشروع القناة بين البحرين المتوسط والآخر ، وبما شجعه على التفكير جدياً في المشروع تولية صديقه (محمد سعيد) حكم مصر في عام ١٨٥٤

تباور فكرة القناة في ذهن (دى لسبس) :

عندما ظهر (دى لسبس) على مسرح مشروع القناة بين البحرين في عام ١٨٥٤ لم تكن فكرة القناة جديدة عليه ، بل سبق أن لفتت نظره قبل ذلك بنحو عشرين عاماً . ففي أوائل عام ١٨٣٢ عندما عين (دى لسبس) نائباً للقنصل الفرنسي في الإسكندرية حضر من تونس إلى مصر على سفينة كانت قادمة من مرسيليا ، وفي طريقها من تونس إلى الإسكندرية توفي أحد ركابها ، ونظراً لأن وباء الكوليرا كان منتشراً في فرنسا في ذلك الحين فقد وضع ركاب الباخرة في الحجر الصحي بمجرد وصولها إلى الإسكندرية ، وعلى ذلك فقد بقي (دى لسبس)

في الحجر الصحي ما يقرب من شهر من الزمان . وقد حاول (ميمو Mimaut)
قنصل فرنسا العام في مصر وقتئذ أن يخفف من الضجر الذي قد يشعر به
(دى لسبس) أثناء فترة حجزه في الحجر الصحي فأرسل إليه مجموعة من الكتب
من مكتبة القنصلية ليشغل بها وقته ، وكان من صحن هذه الكتب ذلك التقرير
الذي وضعه المهندس الفرنسي (لوبير) أيام الحملة الفرنسية على مصر والخاص
بمشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر . وقد كان هذا التقرير سبباً في إثارة
انتباه (دى لسبس) إلى المشروع ، إذ ألقى في ذهنه تلك النواة التي ظلت تنمو
مع الزمن حتى نضجت بعد عشرين عاماً ، ولذلك كان (دى لسبس) يميل دائماً
إلى الإشارة إلى هذا الحادث ، والإشادة بفضل (ميمو) ويعتبره من أعظم
الشخصيات التي صادفها ، والتي كان لها أكبر الأثر في توجيه اهتمامه نحو مشروع
القناة (١) .

ومنذ قرأ (دى لسبس) مذكرة (لوبير) عن مشروع القناة لم ينقطع
تفكيره في المشروع خصوصاً وأنه عندما حضر إلى مصر كان المهندس (لينان
دى بلقون) مهتماً بمشروع توصيل البحرين ، وقام - كما سبق القول - بكثير من
الدراسات الخاصة بالمشروع ، ووضع عدة مشروعات لتحقيق هذه الفكرة سواء
أكان ذلك بطريق غير مباشر أم بطريق مباشر ، وقد اطلع (لينان) (فردينان
دى لسبس) على هذه المشروعات (٢) .

وبعد قليل ، بينما كان (دى لسبس) يعمل نائباً للقنصل الفرنسي جاء
السان سيمونيون بزعامة الأب (انفانتان) إلى مصر في عام ١٨٣٣ وكانت لديهم
أفكارهم وخططهم - كما رأينا - لتوصيل البحرين ، وقد اتصلوا (بدى لسبس)
بصفته نائب القنصل الفرنسي ، وقد بدل (دى لسبس) من ناحيته بجهوداً طيبة
من أجل إقناع محمد علي بالموافقة على إقامتهم في مصر ، وكان من الطبيعي أن

Bridier, P 247-249.

(١)

Lettre de De Lesseps à Ailés Dufou en 19 Jan. 1855 (٢)

Linant: Memoires P. 234, Voisin, T. I, P. 6.

يطالع السان سيمونيون (دى لسبس) - مثلما أطلعوا القنصل الفرنسي (ميمو) - على أبحاثهم التي قاموا بها خلال فترة إقامتهم في مصر بين ١٨٣٣ - ١٨٣٦ بخصوص مشروع توصيل البحرين وبذلك ازدادت معلومات (دى لسبس) عن المشروع^(١).

وفي الفترة التي كان (دى لسبس) يعمل فيها في مصر أيضاً كانت فكرة إحياء الطريق البري تشغل الأذهان وكان (توماس واجهورن) يدعو بحماس إلى استخدام طريق السويس في المواصلات بين إنجلترا والهند . ولقد كانت إنجلترا منذ سنة ١٨٣٠ تقريباً تبحث باهتمام استخدام أقصر طريق للبوصلات بينها وبين الهند وكانت لأسباب سياسية وطبيعية تسعى للمقارنة بين الطريق عبر سوريا وبلاد ما بين النهرين إلى الخليج الفارسي ، وبين الطريق البري عبر مصر وذلك لتفضيل أحدهما على الآخر ، وأوفدت لهذه الغاية السكاكين (تشيزني) إلى مصر لدراسة الطريق البري تمهيداً لاتخاذ قرار نهائي في الموضوع فوصل (تشيزني) إلى الإسكندرية في مايو ١٨٣٠ وكانت مهمته بحث بميزات كل من الطريقين عبر مصر وسوريا بالنسبة للاتصال بين إنجلترا والهند .

ولقد فكر (تشيزني) في إمكان تحويل طريق مصر البري إلى طريق مائي بواسطة شق قناة في برزخ السويس ، ومن أجل ذلك قام بدراسة البرزخ وخرج من دراسته بنتيجة تخالف ما ذهب إليه مهندسو الحملة الفرنسية ، إذ أعلن أنه لا يوجد فرق يذكر بين مستوى البحرين ، إلا أن السلطات الانجليزية لم تقنع بما جاء في تقريره لأن النتائج التي وصل إليها مهندسو الحملة الفرنسية عن مستوى البحرين كانت لا تزال مسيطرة على العقول^(٢) . كما كانت إنجلترا في ذلك الوقت لا تريد إلا طريقاً لنقل البريد والانباء لا طريقاً لنقل المتاجر ولم يلبث (تشيزني) أن أدار الإسكندرية في أواخر عام ١٨٣٠ إلى سوريا لاتمام المهمة التي كلف بها ، ودراسة طريق الفرات إلى الخليج الفارسي .

ورغم أنه لم يكن لرأي (تشيزني) بخصوص تساوي مستوى البحرين أي

Siegfried, P. 40, Coucrau, P. 39.

(١)

Hoskins . British Trade Routes to India, p, 149,

(٢)

أثر بالنسبة لمشروع القناة ، إلا أن دعوته لتقصير المسافة بين الشرق والغرب عن طريق شق قناة في برزخ السويس كان لها أثرها في تفكير (دى لسبس) فيما بعد ، خصوصاً وقد ظل الاهتمام فائماً بطريق مصر البرى ، واستطاع (واجهورن) كما رأينا — أن ينتقل من لندن إلى بومباى فى أربعين يوماً من أيام السفر بحيث افتتح بأن مصر يجب أن تكون طريق انجلترا إلى الهند . ونجح (واجهورن) بعد كفاح شاق فى استخدام طريق مصر البرى فى نقل البريد بين انجلترا والهند ، وكان هو المشرف على ذلك الجزء من الطريق الذى يمر بمصر .

وقد شهد (دى لسبس) عن كثب تلك الجهود التى قام بها (واجهورن) ، وكان ما قام به (واجهورن) من أكبر العوامل التى دفعت بفكرة القناة فى رأس (دى لسبس) ، ولقد قدر (دى لسبس) قيمة (واجهورن) بالنسبة لمشروع الطريق عبر مصر ، ولذلك فاه بعد شق قناة السويس نقش (دى لسبس) العبارات التالية على تمثال أقيم (لواجهورن) :

« وفاء لذكرى رجل كريم أخطأه التوفيق ، لكنه قام وحده من غير معين بسلسلة من الأعمال التى تدل على البطولة مبرهننا بذلك على أنه يمكن استخدام طريق للبريد يخترق مصر ، وطريق للهواصلات بين نصفى العالم الشرقى والغربى ، وكان هو الرائد الأول للتجارة البحرية العظيمة التى تنقل عبر مصر وهى التجاره التى اكملت القناة بين البحرين (١) » .

إلا أن (دى لسبس) لم يتابع اهتمامه بالمشروع بعد نقله من مصر إذ استأثر عمله فى السلك الدبلوماسى بوقته وجهوده وتفكيره فلم يعاود التفكير فى المشروع وإن يكن قد استطاع فى بعض أوقات فراغه أن يولى المشروع شيئاً من اهتمامه ويدون عنه بعض الملاحظات (٢) . إلا أن (دى لسبس) بعد أن أعفى من منصبه فى عام ١٨٤٩ أصبح لديه متسع من الوقت يستطيع أن يستعمله فى الاهتمام بالمشروع من جديد ، خصوصاً وأنه حوالى عام ١٨٥٠ أخذ يوطد

(١) شوبيلد : قناة السويس ، ترجمة أحمد حاكى ص ٢٢ و ٢٣ .

(٢) Roux, J. Ch. : L'Isthme et le Canal de Suez, T. I. P.

علاقاته مع جمعية دراسات قناة السويس^(١) .

وتمخض اهتمام (دى لسبس) بمشروع القناة عن مذكرة بعث بها في ٨ يوليو ١٨٥٢ إلى صديقه (رويسينيرز Ruysseaeis) قنصل هولنده في مصر يطلب منه أن يرفعها إلى والى مصر (عباس الأول) إذا وجد منه تقديرًا للفوائد التى ستعود على مصر من هذا المشروع وليس منه استعداداً للمعاونة فى تنفيذه ، ولو أن (دى لسبس) لم يكن كبير الأمل فى خروج المشروع إلى حيز التنفيذ فى ذلك الوقت ، إذ كان يشك فى أن يجد كثيرين غيره يؤيدون المشروع أو يتفهمون نجاحه ، وقد أقر بذلك إلى (رويسينيرز) بقوله « لأننى أعترف بأن مشروعى لا يزال فى عالم الخيال ، ورغم أننى أعتقد بإمكان تنفيذه إلا أنه ما يزال عند بقية الناس فى حكم المستحيل »^(٢) .

إلا أن قنصل هولنده لم يجد لدى (عباس) استعداداً لقبول فكرة حفر قناة بين البحرين ، فقد كان (عباس) قد انحاز إلى جانب النفوذ الإنجليزى بسبب تأييد انجلترا له فى موقفه من الباب العالى أثناء أزمة التنظيمات كما سبق القول . ولذلك كان من المتوقع ألا تجد محاولة (دى لسبس) فى عام ١٨٥٢ أى قبول لدى (عباس) ولذلك ولى (دى لسبس) وجهة شطر الباب العالى ، فعهد إلى صديق له يدعى (بنوا Benoit) — وهو من رجال المال وكان فى طريقه إلى الآستانة للقيام ببعض المشروعات — بأن يحمل فكرة مشروعه ويعرضها على حكومة السلطان ، إلا أن المشروع صادف صعوبات حالت دون قبوله فى الآستانة كذلك ، إذ أظهرت حكومة الباب العالى عدم موافقتها على أية مشروعات فى مصر حيث للوالى وحده حق القيام بها .

ولقد كان السبب فى عدم قبول مشروع (دى لسبس) فى الآستانة ما كان يتمتع به السفير الإنجليزى هناك (سير سترا تفورد دى رد كليف de Redcliffe

(١) D'Autry . Le percement de l'isthme de Suez, p. 12.

(٢) Lettre de de Lesseps à Ruysseaeis en 15 Nov. 1852

Souvenirs de 40 ans .. I, II, P, 7; Lettres, journal...T. I, P. 3.

(Stratford) من نفوذ لدرجة أنه كان يلقب (بالسلطان ستراتفورد) كما كان السلطان (عبد الحميد) يلقب (بعبد الكاننج) .

ولإزاء ذلك تخلى (دى لسبس) مؤقتاً عن تحريك المشروع لحين ظهور عوامل موثقة ، وأخذ يشغل وقته في مررعة حماته (مدام دى لامال) في الريف الفرنسي . ولم تلبث الفرصة أن سنحت في عام ١٨٥٤ ، إذ بينما كان (دى لسبس) منهمكاً في بعض أعمال البناء في مزرعة حماته وصله البريد بحمل إليه نبأ وفاة (عباس) وتولية صديقه (محمد سعيد) على مصر ، فأسرع (دى لسبس) وكتب إلى (سعيد) يهنئه بولاية الحكم ويدكر له أن الظروف هيأت له فراغاً يمكن أن يتيح له فرصة السفر إلى مصر لتقديم تحياته وتأييده إذا ما أحبره الوالى بموعد عودته من الآستانة . ولم ينوان الوالى في الرد على رسالة (دى لسبس) وحدد له بداية نوفمبر سنة ١٨٥٤ موعداً للقائهما في الإسكندرية . ورأى (دى لسبس) في ذلك فرصة سانحة لكي يدفع بمشروع القناة إلى الأمام ، وأمر بذلك إلى صديقه (رويسنيرز) قنصل هولنده في مصر ، لكنه أوصاه بالأيح بكلمة عن المشروع قبل وصوله هو إلى مصر^(١) ، ويدل هذا على أن (دى لسبس) كان يعتقد بأن مفاتحه هو شخصياً — دون غيره — (لسعيد) بخصوص المشروع سيكون أثرها أفضل مما لو فاتحه به غيره ، وذلك بسبب صلاته الشخصية التي كانت تربطه بسعيد منذ مدة عندما كان نائباً للقنصل الفرنسي في مصر — كما سبق القول — ولولا ذلك لعهد إلى (رويسنيرز) بمفاتحه (سعيد) مثلما عهد إليه من قبل بمفاتحه (عباس) وهذه الصلات هي التي مهدت لذلك الاستقبال الحار الذي لقيه (دى لسبس) من (سعيد) ، والتأييد الكامل لمشروعات رفيق صباه^(٢) .

De Lesseps : Souvenirs .. T. II, P. 8-9. (١)

Micard . Le Canal de Suez et le Genie français, p. 103. (٢)

علاقات (دى لسبس) بالسان سيمونيين .

ومن المسائل الهامة في تاريخ هذه المرحلة من مشروع القناة مسألة العلاقات بين (دى لسبس) والسان سيمونيين وجمعية دراسات قناة السويس ، ولم يفصح (دى لسبس) عن رأيه في هذا الموضوع إلا بعد حضوره إلى مصر ببضعة شهور عندما أسر إلى أخيه (تيودور) في خطاب له بتاريخ ٢٦ فبراير ١٨٥٥ والبررة الأولى أنه لم يكن مكلفاً في هذه الرحلة بأية مهمة من أى فرد ، وأنه لم تقم بينه وبين أعضاء جمعية دراسات قناة السويس أية صلة من الصلات (١) .

إلا أن هذا الادعاء يجابب الواقع ، ذلك أن (دى لسبس) عندما حضر إلى مصر كان موفداً من قبل جمعية دراسات قناة السويس التي عهدت إليه بأن يسعى باسمها للحصول على الإذن بتنفيذ المشروع . والأدلة التي تثبت وتؤكد تلك الحقيقة أدلة متعددة ، تتمثل في مكاتبات أعضاء جمعية الدراسات ومن بينهم شخصيات كانت موضع احترام (دى لسبس) نفسه وتقديره مثل (نجريللى) والبارون (دى بروك) بحيث لا يمكن الشك في صحة أفواههم خصوصاً وقد ظلوا على علاقات طيبة (بدى لسبس) حتى بعد انشقاقه عن جمعية الدراسات ، وإلى جانب ذلك فإن مراسلات (دى لسبس) نفسه في تلك الفترة تؤكد هذه الحقيقة التي نستطيع أن نستنتجها من سياق الحوادث منذ حضور (دى لسبس) إلى مصر .

ولم تسكن صلات (دى لسبس) بالسان سيمونيين وليدة تلك السنة التي رحل فيها إلى مصر للسعى لتنفيذ مشروع القناة (١٨٥٤) وإنما ترجع هذه الصلات إلى أيام رحلة السان سيمونيين الأولى إلى مصر في عام ١٨٣٣ وكان (دى لسبس) — آنذاك نائباً للفنصل الفرنسي في مصر ، وقد رأينا في الفصل الثاني كيف أنه بذل مساعيه لدى (محمد علي) حتى أقنعه بالسماح للسان سيمونيين بالإقامة في مصر ، وفد ظل هؤلاء موضع ترحيب من (دى لسبس) خلال

(١) وذلك بعد ما بلغه من أخبار عن مساعي جمعية الدراسات في فرنسا ومعايله أعضائها للإمبراطور نابليون الثالث وفنامها بوضع مشروع لمطبخ شركة القناة دون استشاره —
De Lesseps : Souvenirs ... T. II, p. 151-152, .
percement de l'Isthme de Suez, p. I.

لإقامتهم في البلاد ، وما يدل على قيام صلات طيبة بين (انفانتان) و (دى لسبس) في هذه الفترة أنه في ٤ ديسمبر ١٨٣٤ بعث (انفانتان) من القناطر برسالة إلى (دى لسبس) بالاسكندرية يزكي فيها طبيبه (جالا Jallat) راجياً أن يجد لدى (دى لسبس) ما هو أهل له ، ولعل (انفانتان) كان يقصد أن يسعى (دى لسبس) لتأييد (جالا) في الحصول على عمل مناسب لمهنته وكفاءته وعلمه (١) . كما عبر (انفانتان) في رسالة منه في ٨ ديسمبر ١٨٣٤ عن شعوره الطيب نحو (دى لسبس) ولم تقف العلاقات بينهما عند هذا الحد خلال تلك الفترة بل اطلع (انفانتان) (دى لسبس) كذلك بصفته نائب القنصل الفرنسي في مصر على البحوث التي قام بها السان سيمونيون من أجل مشروع توصيل البحرين متلماً اطلع هؤلاء عليها القنصل الفرنسي نفسه (٢) .

إلا أنه لم يقدر لهذه العلاقات أن تستمر متصلة وذلك لأن (دى لسبس) - رغم أنه كان في قرارة نفسه معجباً بفكرة توصيل البحرين - كان مشغولاً بعمله الدبلوماسي الذي استغرق كل وقته وجهده ، حتى عاوده الاهتمام بالمشروع بعد إعفائه من منصبه عام ١٨٤٩ فأحد يربط علاقاته منذ عام ١٨٥٠ بأعضاء جمعية دراسات قناة السويس (٣) . ولا شك أن اتصال (دى لسبس) بجمعية الدراسات جعله يفف على الجهود والبحوث الفنية التي قام بها مهندسو الجمعية من أجل المشروع وكذلك المساعي الدبلوماسية التي بذلتها الجمعية لإفحام مشروع القناة في مجال السياسة الدولية .

وقد رأينا كيف تعطل مشروع القناة بسبب سياسة (عباس) ، إلا أن جمعية الدراسات لم تلبث أن وجدت الفرصة سانحة لاستئناف نشاطها حين ظهر عامل جديد لم يكن في حسبان أحد من أعضاء الجمعية هو وفاة والي مصر (عباس) وتولية (سعيد) الذي كان على صلة وثيقة (بفردينان دى لسبس) ، ولما كان (دى لسبس) قد تلقى دعوة من (سعيد) بالسفر إلى مصر فقد قدّر (دى لسبس)

Oeuvres de St. Simon et d'Enfatin, T. X, P. 61. (١)

D'Allemagne : Les St. Simoniens, p. 441. (٢)

D'Autry : La percement de l'Isthme de Suez, p. 12. (٣)

ما يمكن أن تعود به هذه الرحلة من فائدة بالنسبة لمشروع القناة ، فاتفق بهذا الخصوص (أى بشأن العمل من أجل تنفيذ المشروع) مع أولئك الذين فكروا قبله في هذا المشروع (١) .

وقد ذكر (انفانتان) أن (دى لسبس) بعد ما صبح عزمه على الرحيل إلى مصر التقي به وبزميله (أرايه دوفور) في ليون ليتفق معهما بخصوص المشروع قبل رحيله وزوداه بكل المعلومات والمستندات التي يملكها عن المشروع وطلبا منه أن يسعى لمقابلة المهندس الفرنسي (بولان تالابو) رئيس الشعبة الفرنسية في جمعية الدراسات للتعرف به والتفاهم معه وقد تم اللقاء بين (دى لسبس) و (نالابو) في مرسيليا قبل أن يغادر (دى لسبس) فرنسا في طريقه إلى مصر (٢) ويؤكد هذه الواقعة ما ذكره (هوبر) فنصل النمسا في مصر من أن (دى لسبس) في أثناء مساعيه للحصول على مرافقة (سعيد) على مشروع القناة كان يستخدم المفاتيح التي أجريت منذ ثمان سنوات بواسطة الخبراء النمسيين والفرنسيين ، إلى جانب البحوث التي قام بها (لينان) (٣) .

و قد أكد (نجريللي) صلة (دى لسبس) بجمعية الدراسات وذلك في تقرير رفعه في ٢٦ ديسمبر ١٨٥٤ إلى وزير تجارة النمسا ، وفي هذا التقرير تحدث (نجريللي) عن (دى لسبس) بصفته عضواً في الجمعية إذ ذكر أنه « مجرد هدوء الأحوال في أوروبا دب النشاط في مصر من أجل الحصول على امتياز المشروع وكللت الجهود بالنجاح عندما حصل أحد أعضاء جمعية الدراسات وهو (فردينان دى لسبس) على الامتياز بحفر القناة » (٤) .

كما سجل المهندس الألماني (دوفور فبرولس) عضو جمعية الدراسات حقيقة

Oeuvres ... T. XII, P. 228.

(١)

Archives St Simonniennes, No. XIV, P 23 Oeuvres de (٢)

St. Simon et d'Enfantin, T. XII, p. 228.

(٣) الوثائق النمسية — الميسكرويلم No 1923, de Huber à Buol, en

2 Dec. 1854.

Sammauco : precis ... T. IV, P. 69.

(٤)

علاقة (دى لسبس) بالسان سيمونيين في رسالة منه إلى زميله النمساوي (نجريللى) في ٢٧ يناير ١٨٥٥ وذلك عندما أعلن أن (دى لسبس) ذهب إلى مصر بناء على طلب (ارليه دوفور) و (انفانتان) اللذين رأيا في تولي (سعيد) — الذي يرتبط (دى لسبس) برابطة الصداقة الوطيدة — فرصة سانحة للحصول على موافقة والى مصر على تنفيذ المشروع ومن حسن الحظ لقد نجح (دى لسبس) في معاهة وحصل على هذا الامتياز المناسب (١) .

وبعد أن حصل (دى لسبس) على امتياز حفر القناة من والى مصر وجد أنه لا بد من السفر إلى الآستانة للحصول على موافقة السلطان العثماني على الامتياز ، ورأى أعضاء جمعية الدراسات وخصوصاً (نجريللى) وجوب السعي لشد أزر (دى لسبس) في مساعيه في الآستانة ، فرفع (نجريللى) في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ تقريراً إلى الأرشيدوق (فرديناند ماكسميليان) شقيق امبراطور النمسا يحيطه علماً بالتطورات التي حدثت لمشروع توصيل البحرين ، وفي هذا التقرير كشف (نجريللى) النقاب عن حقيقة الروابط بين (دى لسبس) والسان سيمونيين ، إذ بعد أن استعرض (نجريللى) في تقريره جهود جمعية الدراسات منذ إنشائها حتى وقت كتابة التقرير ذكر أنه بعد أن عاد الهدوء والنظام إلى أوروبا عقب ثورات ١٨٤٨ أوفدت جمعية الدراسات (فرديناند دى لسبس) إلى مصر بصفته مندوباً عنها يعرف والى مصر معرفة شخصية وثيقة ، وقد نجح (دى لسبس) في الحصول على امتياز تنفيذ المشروع والسعي جار من أجل الحصول على الموافقة النهائية من حكومة الباب العالي وذلك بفضل جهود البارون (فون بروك) مثل الامبراطورية النمساوية لدى الحكومة العثمانية (٢) .

ويتفق فول (نجريللى) هذا مع ما ذكره (دوفور) في ٢٧ فبراير ١٨٥٥

(١) L'ettre de Dufour Feronce à Negrelli en 27 Jan. 1855.

(٢) الوثائق المسكسكة بالحفوفحات النمساوية بفينا — الميكروفيلم (ملاحق البعث) : Rapport de Negrelli à l'Arch. Ferd. Maximilien de Verone en 26 Fev. 1855.

في الخطاب الذي وجهه إلى بلدية (تريست) وأرفق به نسخة من الامتياز الذي حصل عليه (دى لسبس) ، وجاء في خطابه أنه « بعد تولي (سعيد باشا) مقاليد الحكم في مصر لم يفتهم (أعضاء جمعية الدراسات) أن الفرصة صارت ساحة لمعاودة النشاط من أجل مشروع القناة ، حيث يعلون أن ثمة علاقات ودية تقوم بين الباشا الجديد وبين (دى لسبس) الذي يعرفه أعضاء الجمعية تمام المعرفة ولذلك فقد قرروا في الحال إرساله (أى دى لسبس) إلى القاهرة من أجل للمشروع العظيم الذي استحوذ على اهتمامهم منذ أكثر من عشرين عاماً ، وكان من نتيجة هذه الرحلة ذلك الامتياز الذي أرسل اليكم الآن نسخة منه ، امتياز حفر القناة الذي حصل عليه دى لسبس باسم جمعيتنا» (١) .

وفي ٣٠ يونيو ١٨٥٥ كتب (أرليه دوفور) إلى (نجريللي) يوضح الصلات التي قامت بين جمعية دراسات قناة السويس عموماً و (أرليه) خصوصاً وبين (دى لسبس) فذكر أنه في عام ١٨٥٤ « تلقى (دى لسبس) دعوة رقيقة من وإلى مصر ، فعبّر لنا عن رغبته وأمله في أن يحصل من الوالى على الاذن بحفر القناة ، ولما كان مسيو (دى لسبس) يرتبط بنا منذ مدة طويلة ارتباطاً وثيقاً ويعلم تمام العلم جهودنا الطويلة الشاقة من أجل هذا المشروع العظيم ، فقد استشارني فيما يمكن أن يفيد هذا المشروع من الرحلة التي يزعم القيام بها إلى مصر ، فطلبت منه أن يقدم على هذه المحاولة ، وقد منأله الوثائق التي كنا نملكها عن المشروع ، وقد ودعته أنا و (انفانتان) في ليون كما ودعه (تالابو) في مرسيليا ؛ وفي الواقع لم يكن بيننا وبين (دى لسبس) أى اتفاق مكتوب حيث أنه لم يتطرق إلينا الشك في أنه سوف يستأثر بالموضوع ويعتبره أمراً خاصاً به وحده وإنما هو عمل مشترك فيما بيننا ؛ وعلى هذا الأساس ظلت المراسلات متبادلة بيننا وبينه» (٢) .

Sammarco : precis ... T. IV, P. 74.

(١)

Lettre d'Ailès Dufou à Negrelli en 20 Juin 1855 . (٢)
Oeuvres T. XII, P. 233-245.

وفي الواقع فإنه منذ وصول (دى لسبس) إلى مصر أخذ يتبادل الرسائل مع أعضاء جمعية الدراسات وعلى الأخص مع (ارليه دوفور) ، وكانت رسائل (دى لسبس) تعبر عن ارتباطه الوثيق بهذه الجمعية . وليس أدل على ذلك من أنه بمجرد حصوله على الامتياز الأول أسرع في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ يخطر (ارليه دوفور) بالنتيجة التي وصل إليها ، وأرفق بخطابه صورة من المدكرة التي كتبها بتاريخ ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ ليرفعها للوالى يدعوه فيها إلى الموافقة على المشروع ، وصورة من الامتياز الذى عليه ، ثم تعليقاته إلى المهندسين المصريين ، وقد جاء فى خطاب (دى لسبس) إلى (ارليه) قوله « وسوف تستغرق رحلتى نحو عشرين يوماً ومن المحتمل أن أعود إلى باريس فى النصف الأول من يناير وسوف أضع معاً القواعد النهائية لمشروعنا العظيم ، وحتى يحين ذلك الوقت أعتقد أنه من الأفضل أن تقوم (ارليه) من الآن بكل الخطوات والمحاولات التى ترونها مناسبة وضرورية وأن تسعوا للمقابلة الامبراطور . . . وأن تحاول الوصول نيابة عنى إلى اتفاق مع البارون (دى روتشلد) وغيره من المالين . . . وأن توالى الاجتماع بأصدقائك فى فرنسا . . . ، ولا شك أنك ترى ضرورة الذهاب بأقصى سرعة إلى لندن حيث يسمح لك مركزك بمقابلة الوزراء والسفير الفرنسى هناك ، وكذلك الشخصيات السياسية الهامة ، وحيث يمكنك أن تجذب كبار أصحاب رموس الأموال من الإنجليز إلى تأييد مشروعنا (١) . . . » .

هذه اللهجة التى خاطب بها (دى لسبس) (ارليه) تدل دلالة قوية على أن ثمة صلة وثيقة تربط بينهما ، وهذه التعليقات التى عهد إليه بتنفيذها لتدل على أنهما شريكان فى مشروع واحد ، وبما يؤكد الارتباط المتين بين (دى لسبس) وجمعية الدراسات أن أول إذاعة لعقد الامتياز الأول نشرت فى أوروبا على أوراق تحمل اسم جمعية دراسات قناة السويس (٢) .

واستمرت المراسلات بعد ذلك بين (دى لسبس) وأعضاء جمعية الدراسات

Lettre de De Lesseps à Arlès Dufour, du Caire, en 30 Nov. (١)

1854 . Oeuvres T. XII, P. 228-229.

(٢) ساماركو : الحقيقة فى مسألة قناة السويس ، ترجمة طه مورى ص ٣٦ .

ودية للغاية ، ففي ١٤ ديسمبر بعث (دى لسبس) رسالة إلى (ارليه) يبلغه فيها محاولة (سعيد باشا) التليخ للسلطان العثماني بمشروع القناة ، وأن والى مصر يتودد للسلطان تمهيداً لطلب موافقته على المشروع . وقد أوضح (دى لسبس) في هذه الرسالة تفاصيل مايجرى بين السلطان والوالى فذكر أن السلطان العثماني بعث إلى (سعيد باشا) معبراً له عن شكره للبعثة التي يقدمها له (سعيد) في حرب القرم وبأسف لفقد سفينتين حربيتين مصريتين ، وأن (سعيد) رد على السلطان بأن كل تصحية تمون من أجل سلامة الدولة ، ثم تحدث (سعيد) عن المزايا التي يمكن أن تعود من وراء تكوين شركات براموس أموال من دول متعددة لتنفيذ المشروعات التي تعود بالنفع على أقاليم الامبراطورية العثمانية ومنها مصر ، تلك المشروعات التي يعتبر مشروع القناة واحداً منها ، وأضاف الوالى إلى ذلك أنه لا يشك في أن السلطان سوف يوافق على مشروع القناة .

ولقد أبلغ (دى لسبس) (ارليه) في هذه الرسالة نفسها أن إنجلترا - عن طريق (بروس) قنصلها في مصر - تحاول التأثير على (سعيد) لعرفلة مشروع القناة ، وعبر (دى لسبس) عن رأيه في طريقة تمويل المشروع فقال إنه يفضل إتاحة الفرصة للأفراد العاديين للمساهمة فيه بدلاً من قصرها على كبار المساهمين ، وادف (دى لسبس) قائلاً : « ولم يسمح لي رحيل السفينة الإنجليزية بأن أرسل إليك (مخاطبا ارليه) رأيي في تكوين شركتنا التي يمكن أن يفيد منها كبار المالين في باريس ولندن ، فليس من الحكمة أن نقدمها لهم لقمة سائغة ، بل يجب أن نتيح للأفراد فرصة الاكتتاب في المشروع . . . » وقد ذكر (دى لسبس) كذلك أن رحلته الاستكشافية (إلى البرزخ) قد تأجلت إلى يوم ٢٤ ديسمبر ١٨٥٤ وذلك حتى تتم الاستعدادات ، « وكل شيء يسير على مايرام » وفي ختام هذه الرسالة طلب (دى لسبس) من (ارليه) أن يعمل للتأثير على الرأي العام في إنجلترا ، « واعمل وسوف ينصرك الله (١) » .

(١) Lettre de De Lesseps à Arlès Dufour en 14 Dec. 1854 .

Oeuvres de St. Simon et d'Enf. T. XII, P. 229,

De Lesseps : Lettres, journal et documents .. T. I, P 57 59.

وما كان (دى لسبس) ليكتب كل هذه التفاصيل الدقيقة عن اتصالات (سعيد باشا) بالسلطان من أجل المشروع ، ومحاولة القنصل الإنجليزى عرقلة تنفيذه لولا أن الأمر يهم (ارليه) كما يهم (دى لسبس) نفسه لاشتراكهما معاً فى السعى من أجل تحقيق هدف مشترك .

وفى ١٦ ديسمبر ١٨٥٤ كلف (دى لسبس) (ارليه) بشراء بعض الهدايا الثمينة من الذهب والفضة على نفقة جمعية الدراسات لكي يقدمها (دى لسبس) إلى المرطفين المصريين الذين عهد إليهم الباشا بالسمر على خدمة (دى لسبس) فى أثناء إقامته فى مصر أو الدين سوف يساعدونه فى رحلته المرتقبة إلى برزخ السويس .

ولقد كانت هذه الرسائل من (دى لسبس) ودية للغاية وتدل دلالة كافية على الرابطة بين (دى لسبس) وجمعية الدراسات ، وعلى ولائمه لها فى ذلك الوقت لدرجة أن (ارليه) أخذ يهدى المخاوف التى ساورت الأعضاء الألمان فى جمعية الدراسات الذين كانوا يحشون انشقاق (دى لسبس) عن الجمعية وإبعادها عن المساهمة فى تنفيذ مشروع القناة (١) .

وقد سجل (ارليه) ما تضمنته مراسلات (دى لسبس) إليه فى رسالة بعث بها فى ٢٠ ديسمبر ١٨٥٤ إلى زميله المهندس النمساوى (نجريللى) ، وفى هذه الرسالة تحدث (ارليه) عن (دى لسبس) ووصفه بأنه « صديقنا وشريكنا ، وأضاف إلى ذلك أنه (أى ارليه) قد اتفق مع الأب (ابانتان) على عدم اتخاذ أية خطوة أو نشر أية أخبار فى الصحف عن مشروع القناة إلا بعد وصول (دى لسبس) إلى فرنسا ، ولما كان (دى لسبس) لن يصل إلى فرنسا قبل نهاية يناير فقد أخذ (ارليه) وزملاؤه يتباحثون فى أنسب الوسائل لتكوين الشركة العالمية ، كما كتبوا إلى (دى لسبس) لكي يتصل بالبارون (دى بروك) عليه يستطيع مساعدتهم فى الحصول على موافقة السلطان العثمانى (٢) .

وبينما كان (دى لسبس) يعمل في القاهرة من أجل المشروع لم يقف أعضاء جمعية الدراسات حامدين بل نشطوا هم كذلك وبدلوا من جانبهم جهوداً طيبة لتأييد مساعي (دى لسبس) ، ففي ٥ يناير رفع (ارليه دوفور) إلى الارشيدوق (فرديناند مكسميليان) مذكرة عن مشروع القناة ومدى ما بذلته الجمعية من جهود من أجل تنفيذه منذ أن تكونت الجمعية في عام ١٨٤٦ ، واعتبر (ارليه) أن تعيين البارون (دى بروك) ممثلاً للنمسا في الاستانة تم تولية (محمد سعيد) بعد (عباس باشا) إنما يعتبران طالع خير بالنسبة للمشروع ويبدشان بأن تنفيذه قد صار وشيكاً ، وأشار (ارليه) في مذكرته إلى المعارضة التي يلقاها المشروع من جانب انجلترا ، وأبدى تعجبه من معارضة انجلترا للمشروع في الوقت الذي تدعى فيه أنها تمتشق الحسام ضد روسيا (في حرب القرم) من أجل المدينة وحرية التجارة واستقلال أوروبا . وأوضح (ارليه) للارشيدوق كيف أن ممثلي انجلترا في القاهرة وباريس وفيينا والاستانة يسعون حاهدين من أجل عرقلة تنفيذ مشروع القناة ولذلك فقد اختتم (ارليه) مذكرته راجياً الارشيدوق أن يضع المشروع تحت رعايته ورعاية أخيه الإمبراطور ، وأن يعمل على أن تعف النمسا إلى جانب فرنسا لتأييد مشروع القناة^(١).

وبعد أن قام (دى لسبس) برحلته الاستكشافية في برزخ السويس كتب في ١٦ يناير ١٨٥٥ من القاهرة إلى (ارليه) يحيطه علماً بنتائج رحلته في البرزخ ، كما حدثه عن « شركتنا التي سوف نهم بتكوينها معاً في فرنسا ، وأضاف (دى لسبس) إلى ذلك قوله في نفس الرسالة « وأنا على يقين من أنني إذ وصدتك فقد اخترت صنو نفسي (un autre moi-même) ، ولأنني لأود أن تكون خليفتي إذا أراد الله »^(٢).

وفي ١٧ يناير كتب (دى لسبس) رسالة أخرى إلى (ارليه) يعتبره فيها

(١) الوثائق النمسية — الميكرويلم. Memoire d'Arles Du pour à l'Arch.

Ferd. Maximilien en 25 Janvier 1855.

Oeuvres... T. XII, P. 230.

(٢)

لاصديقاً له فقط بل ويعده شريكاً له كذلك ، ويبدو له (أى اراه) أنه قد خلق
لكى يكون رئيس مجلس إدارة (شركتهم)^(١)

وفى رسالتين إحداهما إلى وزير تجارة النمسا ، والأخرى إلى وزير خارجيتها
ذكر (نجريللى) أن البارون (فون بروك) يمثل النمسا فى الاستانة كان يؤيد
بحرارة الخطوات التى يخطوها هناك مسيو (دى لسبس) من أجل الحصول على
موافقة السلطان العثمانى على مشروع القناة لحساب جمعية دراسات قناة السويس^(٢) ،
ولا شك أن جمعية الدراسات وهى تطلب من البارون (فون بروك) أن يسعى
لمساعدة (دى لسبس) فى الحصول على موافقة السلطان على مشروع القناة كانت
تعتقد أن هذه المساعدة إنما هى لحساب الجمعية ذاتها وليست لصالح شخص غريب
عنها أو دخيل عليها ، أضف إلى هذا أن البارون (فون بروك) كان نفسه عضواً
فى جمعية الدراسات ويؤيد مساعيها من أجل المشروع ، ولم تكن الجمعية لتقدم
هذه المعونة إلى (دى لسبس) إلا إذا كان يعمل فى نطاق الجمعية ومن أجل تحقيق
هدف مشترك لصالح جمعية الدراسات ذاتها .

وبينما (دى لسبس) يباشر نشاطه فى القاهرة والبارون (فون بروك) يبذل
مساعيها فى الآستانة كان أعضاء جمعية الدراسات ينشطون فى العواصم الأخرى :
فى فيينا وباريس ، فقد طلبت الجمعية مقابلة الإمبراطور (نابوليون الثالث) وسمح
لها بهذه المقابلة ، فاستقبلهم الإمبراطور فى ٤ يناير ١٨٥٥ استقبالا طيباً مشجعاً .
ورفع أعضاء الجمعية إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) مذكرة عن المشروع
استهلوها بشكره على اهتمامه بنشاط جمعية دراسات قناة السويس ، وراحوا
يؤكدون أن شق قناة فى برزخ السويس قد أصبح أخيراً أمراً مقبولا لدى رأى
العام الأوروبى ، وأن الوقت الذى سوف تهتم فيه الدول الأوروبية بهذا المشروع

Ibid.

(١)

Arch. Autrichiens, 52, 1855, Société d'Etudes du Canal de (٢)

Suez, de Negrelli au Ministre de Commerce autrichien, ad
(15) D. A, Avril 1855, Vienne, Piece-jointe . Memoire de
Negrelli au Ministre des Affaires Etrangères en date de Verone.
en 20 Mars 1855, Soc. d'Et. du Canal de Suez No. 52, 1855,

اهتماماً جدياً ليس ببعيد . وفي هذه المذكرة عمد أعضاء جمعية الدراسات إلى تلخيص العقبات التي قالوا إنها مازالت تقف دون تنفيذ المشروع فوصفوها بأنها ذات شقين ، ففى سياسية من ناحية ، حيث أنه لم ينضج بعد موقف بعض الدول لإزاء المشروع ؛ وفنية من ناحية أخرى حيث أن الرأى لم يستقر نهائياً على اختيار الاتجاه الذى سوف نسير فيه الفناء بين البحرين وهل ستكون مستقيمة أو غير مباشرة .

واستمر تقرير الجمعية إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) يقول : « إن الأعمال الأولى التي قامت بها جمعية الدراسات والتي كان الهدف منها وضع مشروع قناة مباشرة بين البحرين لم يترتب عليها سوى لإثبات تساوى البحرين ، ولذلك فقد صار من الواجب إتمام هذه البحوث بوضع مشروع كامل مفصل ، لا يوجه إليه أى نقد ولا يحيط بأفضليته أدنى شك وفي هذه الحالة سوف يسافر مهندسو جمعية الدراسات إلى مصر لمتابعة بحوثهم وتحديد الاتجاه النهائى للقناة .

« ولا يغيب عن ذهن جلالتيكم أن جمعية دراسات قناة السويس التي أنشأناها منذ عشر سنوات والتي تتمثل فيها دول أوروبا الكبرى وتحمل طابعاً عالمياً قد قد أنشئت بحيث يمكن تحويلها بسهولة إلى شركة لتنفيذ المشروع بمجرد أن تبدي الدول الأوروبية بالاتفاق مع الباب العالي — رغبتها في تنفيذه ، وتقدم الضمانات الكافية لحياة القناة ، وهى أمور لا بد من توفرها لتأمين الأموال التي سوف تستخدم في تنفيذ المشروع ، .

وفي ختام مذكريتها طلبت الجمعية أن يشمل الإمبراطور مشروع القناة بحمايته وتأييده لدى الحكومة العثمانية والحكومة المصرية ؛ وأن يعمل على جمع كلبة الدول الأوروبية من أجل تحقيق « لإحدى الأفكار العظيمة التي جالت بخاطر الإمبراطور (نابوليون الأول) » . وقد وقع على هذه المذكرة كل من (انفانتان) و (نجريللى) و (تالابو) عن نفسه وبالنيابة عن زميله الانجليزى (روبرت ستفنسون) (١) .

وتدل هذه المذكرة التي رفعها جمعية الدراسات إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) على أن الجمعية كانت لا تزال في ذلك الوقت يدب فيها النشاط وأن همتها لم تفتر ؛ وأنها لم تكن تركز إلى مساعي (دى لسبس) وحده بل كانت تبذل مساعيها هي الأخرى إلى جانب مساعي (دى لسبس) لتشد من أزره ، كما تدل هذه المذكرة أيضاً على أن جمعية الدراسات لم يكن قد استقر رأيها بعد على اختيار أى من المشروعين المباشر أو غير المباشر لتوصيل البحرين المتوسط والآخر .

وهذه لقيت جمعية الدراسات كل تسجيل من جانب الإمبراطور الذي طلب من أعضائها الإسراع بتحويلها إلى هيئة لتنفيذ المشروع وإعداد خطة لتنظيم الشركة العالمية التي ستقوم بتنفيذه . وفي الفترة التي أمضاها أعضاء جمعية الدراسات في انتظار (دى لسبس) الذي سافر إلى الآستانة للحصول على موافقة السلطان على فرمان الامتياز عكف هؤلاء على وضع مشروع تنظيم الشركة ولم يلبثوا أن رفعوه إلى الإمبراطور في أواخر فبراير ١٨٥٥ .

وهكذا كان هذا التنظيم الذي وضعته جمعية الدراسات لمجلس إدارة لشركة العالمية لقناة السويس تنظيمًا فريداً إذ كانت تمثل في مجلس إدارة الشركة الدول الكبرى الثلاث : إنجلترا وفرنسا والنمسا إلى جانب مصر ، ووزعت مناصب الإدارة في هذا المجلس (طبقاً لهذا التنظيم) توزيعاً عادلاً بين الدول الثلاث بحيث لم يكن لأية دولة منها امتياز على غيرها ، ولو أن مصر لم تكن ممثلة في هذا المجلس على قدم المساواة مع الدول الأوروبية الثلاث ، لأن مصر كان يمثلها في مجلس الإدارة ستة من الأعضاء فقط بينما كان يمثل كلا من إنجلترا وفرنسا والنمسا اثنا عشر عضواً .

وقد وضع هذا التنظيم مجلس إدارة الشركة تحت رعاية رؤساء الدول الأربع : مصر وإنجلترا وفرنسا والنمسا فنص على تعيينهم (رؤساء شرف) في مجلس الإدارة ؛ وكان من المفروض — طبقاً لهذا التنظيم — أن يمثل فرنسا أحد أمراء الأسرة المالكة وينوب عنه الكونت (دى مورني De Morny) رئيس الهيئة التشريعية (Corps Legislatif) ، وأن يمثل النمسا الأرشيدوق (هكسمليان)

وينوب عنه البارون (دى بروك) الذى صار وزيراً بالية ، و (دى توجنبرج) وزير التجارة ؛ وأن يمثل انجلترا دوق (نورثمبرلاند) وينوب عنه رئيس مجلس شركة الهند ؛ وأن يمثل مصر الوالى (محمد سعيد) وينوب عنه (أدهم باشا) وزير خارجيته . وإلى جانب هؤلاء الرؤساء كان مجلس الإدارة يضم ممثلين للدول الأربع المذكورة بحيث يكون عدد هؤلاء اثني عشر عضواً من كل من انجلترا وفرنسا والنمسا وستة أعضاء فقط يمثلون مصر .

وفى هذا التنظيم احتضنت جمعية الدراسات (فردينان دى لسبس) بمنصب المدير العام ؛ ثم عهدت بالمراكز الفنية إلى أربعة من المهندسين وهم (بولان تالابو) ويمثل فرنسا و (نجرىلى) ويمثل النمسا ؛ و (ستفنسون) ويمثل انجلترا ؛ أما مصر فكان يمثلها (لينان دى بلقون) . وفى هذا التنظيم الذى وضعته جمعية الدراسات لمجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس راعت الجمعية تمثيل الدول الأوروبية الكبرى الثلاث : انجلترا وفرنسا والنمسا بنفس الطريقة التى اتبعت فى تنظيم جمعية الدراسات منذ بداية تكوينها فى عام ١٨٤٦ مع ضم مصر إلى التنظيم الجديد كما أن الجمعية لم تغفل (دى لسبس) ولم تغفل حقها ؛ بل أنها قدرته وقدرت جهوده كل التقدير فوضعت فى منصب رئيس مجلس الإدارة ، وهو تقدير لم يقابله (دى لسبس) بالمثل حيث أغفل ضم أعضاء جمعية الدراسات إلى الشركة التى كونها فيما بعد .

وقد عبر الإمبراطور (نابوليون الثالث) عن رضاه عن هذا التنظيم وطلب من أعضاء جمعية الدراسات الإسراع بتحويل الجمعية إلى هيئة للتنفيذ على أساسه (٢) .

كما بعثت جمعية الدراسات بصورة من هذا التنظيم إلى (دى لسبس) وهذا

(١) الوثائق المنشورة — الميكروfilm (ملاحق البحث) :

Organisation du Conseil d'Administration de la Compagnie
Universelle du Canal de Suez,

Oeuvres ... T. XII, P. 242,

(٢)

يدلى على أنهم يطلعونه أولاً بأول على جهودهم من أجل المشروع الذى يهتم به هو أيضاً فى ناحية أخرى من العالم .

وفى ٢٠ مارس ١٨٥٥ رفع (نجريللى^(١)) نسخة من هذا التنظيم إلى وزارة الخارجية النموية راجياً من وزير الخارجية وكذلك من البارون (دى بروك) الذى صار وزيراً البالية العمل على أن تظل النمسا متمسكة بالأسس التى قامت عليها جمعية الدراسات والتى قام عليها كذلك هذا التنظيم ، كما طلب أن تسمح له الحكومة النموية بالسفر إلى باريس لحضور الاجتماع الذى يزمع مهندسو جمعية الدراسات عقده فيها^(٢) .

ذلك أنه لما كان أعضاء جمعية الدراسات لم يستقروا على مشروع معين ولم يصلوا إلى رأى نهائى بخصوص الاتجاه الذى سوف تسير فيه القناة بين البحرين (مباشر أو غير مباشر) فقد تقرر وجوب اجتماع مهندسى الجمعية فى باريس عندما يعود إليها (دى لسبس) وقد كتب (نجريللى) إلى (ارليه) فى ٣٠ أبريل سنة ١٨٥٥ يرحوه أن يخطره بالوقت الذى سوف يحدده الآب (انفانتان) لاجتماع مهندسى الجمعية فى باريس عقب عودة (دى لسبس) وذلك لكي يتخذ (نجريللى) العدة لحضور هذا الاجتماع ، وسنظل عند رأينا فى وجوب العمل متمسكين متصامنين لا يتطرق اليأس إلى نفوسنا أو يتسرب الضعف إلى هممتنا من أجل بلوغ هدفنا النبيل : قناة السويس^(٣) . وقد كتب البارون (دى بروك) إلى (دى لسبس) فى ٢٠ مايو ١٨٥٥ يخبره بأن (نجريللى) سوف يذهب إلى باريس حيث اتفق رؤساء المجموعات الثلاث فى جمعية الدراسات على الاجتماع هناك بعد عودته (أى دى لسبس) من مصر ، ورحاه (دى بروك) أن يمر بفينا وهو فى طريقه إلى باريس حتى تتاح له فرصة مقابلته والتفاهم معه بخصوص

(١) كان (نجريللى) وقتئذ يشغل منصب مدير المشاتن العامة فى فينا

(٢) الوثائق النموية Lettre de Negrelli au Ministre des Affaires

Etrangeres en 20 Mars 1855.

(٣) الوثائق النموية Lettre de Negrelli à Arlès en 30 Avril 1855;

Oeuvres ... T. XII P. 232.

تسكين الشركة العالمية التي سيعهد إليها بتنفيذ مشروع القناة (١) .

ولا شك أن أعضاء جمعية الدراسات ما كانوا يرجئون اجتماعهم في باريس إلى ما بعد عودة (دى لسبس) لولا أنهم كانوا يعتبرونه شريكاً له أهميته بالنسبة لهم والمشروع .

وبينما (انفانتان) و (ارليه) يسعيان جاهدين في باريس من أجل استمرار اهتمام الإمبراطور (نابليون الثالث) بمشروع القناة ، وبينما (نيجريللى) و (دوفور فرونس) والبارون (دى بروك) يعملون على بقاء النمسا مرتبطة بجمعية الدراسات والإبقاء على الطابع الدولى أو العالمى للمشروع كان (دى لسبس) يبذل جهده هو الآخر في القاهرة لكي يسير المشروع قدماً في طريق التنفيذ ولكن بالطريقة التي ارتأها لتحقيق أطماعه ونيل المجد لشخصه بدلاً من أن يسير على النهج الذي رسمته جمعية الدراسات .

وبينما يتخذ مهندسو جمعية الدراسات الأهمية للاجتماع في باريس في يوليو ١٨٥٥ بدا الشك يساورهم في حقيقة شعور (دى لسبس) نحو الجمعية التي ذهب إلى مصر باسمها ، وأخذ القلق ينتابهم لمحاولة (دى لسبس) قطع الصلات التي تربطه بأعضاء الجمعية ، وأخذوا يتشعرون بأنه يريد أن يستأثر بمشروع القناة دونهم وأنه صار يعتبر المشروع عملاً خاصاً به يقوم هو بتنفيذه دون اشتراك جمعية دراسات قناة السويس .

مظاهر انشقاق (دى لسبس) :

ولم تلبث مخاوف أعضاء جمعية الدراسات أن تحققت وبدأت لهم نوايا (دى لسبس) سافرة عندما وجدوا أن خطاباتهم إليه لا تحظى برد ، وبلغهم

(١) Lettre du Baron de Bruck à M. De Lesseps en 20 Mai 1855 Oeuvres ... T. XII, p. 235-236 . Roux, J. Ch. ' L'Isthme ... T. I, p. 235,

أنه حائق عليهم بسبب تقديمهم مشروع تنظيم مجلس إدارة الشركة العالمية لقناة السويس ، إلى الإمبراطور (نابوليون الثالث) في فبراير ١٨٥٥ ثم إلى الحكومة النمساوية في مارس ، دون أن ينتظروا وصوله إلى باريس ، مع العلم بأن (دى لسبس) هو الذى عهد إلى (ارليه) بالسعى لدى الإمبراطور ، كما أن جمعية الدراسات لم تقدم هذا التنظيم للابناء على طلب الإمبراطور كما سبق القول ، وفدوافق الإمبراطور على التنظيم الذى وضعته جمعية الدراسات وأعجب به وتعجل الجمعية لكي تكون الشركة التى ستقوم بتنفيذ مشروع القناة حتى تكون مساعيه الدبلوماسية لتأييد المشروع على أساس موجود فعلا ، وإلى جانب ذلك فإن جمعية الدراسات لم تغفط (دى لسبس) حقه في هذا التنظيم بل جعلته مديراً عاماً للشركة ، ولذلك فلا محل لغضب (دى لسبس) .

ومنذ أواخر فبراير ١٨٥٥ أخذ (دى لسبس) يفصح عن حقيقة نواياه عندما أبلغ أخاه (تيودور) في ٢٦ فبراير عام ١٨٥٥ رأيه في جمعية الدراسات بقوله إنها أصبحت في ذمة التاريخ وأنكر قيام أى صلة بينهما وبين أحد من أعضائها^(١) وذلك بسبب تقديم الجمعية لمشروع التنظيم السابق ذكره إلى الإمبراطور دون إخطار (دى لسبس) به سلفاً .

وقد تأكدت هذه النوايا عندما أبلغ (دى لسبس) البارون (دى بروك) في ٤ مايو ١٨٥٥ رغبة الوالى في اختياره هو والمهندس النمساوى (نجريللى) وحدهما من بين أعضاء جمعية الدراسات ضمن الأعضاء المؤسسين في الشركة الجديدة عندما يتم تكوينها ، وقد كان هذا التصرف من جانب (دى لسبس) موضع تعجب (البارون دى بروك) نفسه فطلب من (دى لسبس) أن يسعى لدى الوالى لكي يضم إلى الشركة الجديدة بقية أعضاء جمعية الدراسات ، ورغم أن (دى لسبس) تذرع بأن هذا الاختيار قد تم بناء على رغبة (سعيد باشا)^(٢) فقد كان هذا الاختيار ولاشك بإيحاء من (دى لسبس) نفسه باعتباره صاحب

De Lesseps • Souvenirs ... T. II, p. 151-152.

(١)

Ibid, p. 232.

(٢)

المشروع ولم يكن الوالى ليتخذ رأياً بصدد المشروع إلا بعد استشارة (دى لسبس) خصوصاً وأن (سعيد باتنا) لم يكن يضيره دخول هذا أو ذاك من أعضاء جمعية الدراسات فى الشركة الجديدة ، وقد كان عدم اختيار الأعضاء البارزين فى جمعية الدراسات مثل (انفانتان) و (ارليه) و (تالابو) للدخول فى الشركة الجديدة أوضح دليل على تنكر (دى لسبس) لشركائه وأكبر مظهر لجهوده وتنكره لهيئة كابت بلا شك صاحبة فضل عليه وعلى المشروع .

والى جانب اهمال الرد على رسائل أعضاء جمعية الدراسات فإن (دى لسبس) لم يشأ أن يخطرهم بمرعد عودته إلى باريس ، بل وصل إلى العاصمة الفرنسية فى أوائل يونيو عام ١٨٥٥ دون علمهم ، وتجنب بعد وصوله أن يتصل بهم أو يلتقى بأحد منهم ، ولم يلتق به (ارليه) إلا بطريق الصدفة وبعد عودته بشمانية أيام (١) .

كما طفق (دى لسبس) يعمل على الوقيعة بين جمعية الدراسات وكبار الشخصيات فى فرنسا ، تلك الشخصيات التى أفلاح أعضاء الجمعية و (ارليه) خصوصاً فى كسب ثققتها وتأييدها للجمعية فى مشروع القناة ، وكان (دى لسبس) يهدف من وراء ذلك إلى إصعاف مركز الجمعية حتى تعجز عن منافسته وحتى يستطيع هو أن يجعل التأييد يتحول إليه فيتدعم مركزه فى فرنسا . ومع أن (دى لسبس) اعترف - فى رسالة منه إلى (ارليه) بتاريخ ١٨ يونيو ١٨٥٥ - بقيام علاقات بينهما بخصوص مشروع القناة إلا أنه أعلن فى نفس الرسالة أن الشركة العالمية التى كلفه الوالى بتشكيبها ليست مدينة لجمعية الدراسات التى قامت سنة ١٨٤٦ بأكثر مما تدين به لجميع من قاموا بأبحاث مشتركة أو فردية بخصوص المشروع منذ خمسين عاماً (٢) . وقد علق (ارليه) على انشقاق (دى لسبس) بقوله إنه « إذا استمر (دى لسبس) فى غيه وظل على اعتقاده بأن مشروع القناة

Oeuvres ... T. XII, p. 244.

(١)

Lettre de De Lesseps à Arlès en 1855 .

(٢)

De Lesseps · Souvenirs ... T. II. 231.

قد أصبح في جيبه بمجرد حصوله على الامتياز فإننا سنظل على تمسكنا بجمعية الدراسات أكثر من أى وقت مضى ، لأن المشروع ليس مصرياً أو تركيا لحسب؛ وإنما هو مشروع أوروبى بل وعالمى، ويجب أن تمتثل الشركة التى تقوم بتنفيذ الدول التى يهملها المشروع ولا تكون منحة من فيض (سعيد باشا) لهذا أو ذاك من أصدقائه (١) .

وهكذا كان (ارليه) يعتقد أن الحصول على الامتياز من (سعيد باشا) ليس معناه أن نجاح تنفيذ المشروع قد صار مضموناً وذلك فى حين أن انجلترا لا تزال تقف موقف المعارضة الشديدة من مشروع القناة وتحاول إحباطه والقضاء عليه . وكان (ارليه) يرى أنه لا سبيل للقضاء على خطة انجلترا لعرقلة المشروع إلا بتعاون الدول فى تنفيذه على الأساس الذى قامت عليه جمعية الدراسات ؛ أما استثمار (دى لسبس) بتنفيذ المشروع فإن من شأنه زيادة حدة معارضة انجلترا الأمر الذى يهدد بفشل المشروع .

اسباب انشقاق (دى لسبس) :

إن تنكر (دى لسبس) لجمعية الدراسات ليدعوا إلى البحث عن الأسباب التى جعلته ينشق على الجمعية وبنى ماضيه معها وصلاته بأعضائها وينكر ما قدموه له من بحوث كانت له عوناً فى نشاطه ومساعدته . وكان من الطبيعى أن يسرق (دى لسبس) الأسباب التى تبرر موقفه من جمعية الدراسات . ورغم أن (دى لسبس) أسر إلى أخيه (تبودور) فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ برغبته فى الانفصال عن السان سيمونيين بدعوى أنهم قابلوا الإمبراطور و قدموا له مشروع تنظيم الشركة العالمية لقناة السويس قبل وصول (دى لسبس) إلى فرنسا إلا أن (دى لسبس) لم يستطع التمسك بهذه الحجة طويلاً أو حتى المجاهرة بها ؛ ذلك

أن الساكسيمونيين لم يقابلوا الامبراطور إلا بناء على طلب (دى لسبس) نفسه ، ولم يقدموا مشروع التنظيم إلا بعد ما طلب منهم الامبراطور ذلك ، كما أن تمسك (دى لسبس) بهذه الحجة قد يحمل معنى الإساءة إلى شخص الامبراطور ، ولذلك طفق (دى لسبس) يبحث عن ذريعة أخرى يستطيع أن يستند إليها في تبرير انشقاقه عن جمعية الدراسات ، وقد سئحت له الفرصة عند ما نشر (تالابو) في أول مايو ١٨٥٥ مقالا دعا فيه إلى توصيل البحرين المتوسط والاحمر بقناة غير مباشرة ، فاسرع (دى لسبس) وبعث في ٤ مايو ١٨٥٥ رسالة إلى البارون (دى بروك) أعرب فيها عن أسفه لاصرار (ارليه دوفور) على تأييد (تالابو) والتمسك بمشروع لا يرتضيه والى مصر بدعوى أن القناة غير المباشرة تخترق داخلية البلاد بدلا من أن تشق البرزخ نفسه (١) .

وقد أكد ذلك فنصل النمسا في مصر عند ما كتب إلى وزير الخارجية النمساوية في ١٧ مايو ١٨٥٥ أن تمسك (تالابو) بالمشروع غير المباشر للقناة كان من الأسباب التي جعلت (دى لسبس) يستبعد نهائياً مشاركة الأب (انفانتان) وأتباعه في تنفيذ المشروع (٢) . ومع ذلك فقد عبر القنصل النمساوي في رسالته هذه عن أمله في عدم تأزم الأمور بين الفريقين وفي أن تنضم جمعية دراسات قناة السويس إلى الشركة العالمية التي أسسها (دى لسبس) ومعنى ذلك أن قنصل النمسا لم يكره في تعبير (تالابو) عن رأيه (٣) بصدد القناة غير المباشرة مبرراً لهذا الانشقاق بين (دى لسبس) وجمعية الدراسات .

ومع ذلك فقد استمر (دى لسبس) يستند إلى هذه الحجة في رغبته في الانفصال عن جمعية الدراسات فكتب في ٢٨ يونيو ١٨٥٥ إلى البارون (دى بروك) وزير مالية النمسا بأن المقال الذي نشره (تالابو) في صحيفه (العالمين) في عددها الصادر في أول مايو ١٨٥٥ مؤيداً للمشروع غير المباشر أى توصيل البحرين بقناة تعبر النيل وتغذيها مياهه كان سبباً — كما يقول (دى لسبس) — في بلبلة الخواطر بشكل

(١) Roux : L'Isthme et le Canal de Suez, T. I, p, 234.

(٢) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم) . De Huber a Boul en 17 Mai 1855.

(٣) أطر ٥ مشروع (تالابو) ص ١١٩

يدعو إلى الغضب إذ نتج عن ذلك أن صار البعض يعتقد أن حفر القناة أمر مستحيل التنفيذ ، واعتقد البعض الآخر أنه لا يمكن حفرها إلا بجهودات جبارة وتكاليف باهظة فوق الطاقة ، ولأنه أزاء إصرار (تالابو) على التمسك بالمشروع غير المباشر وتأييد بقية أعضاء الجمعية له باعتباره المشروع الوحيد الذي يمكن تنفيذه - وهو ما لا يريد به مصر - فإنه (أى دى لسبس) يفضل قطع العلاقات بينه وبين جمعية الدراسات^(١) . كما تذرع (دى لسبس) بهذه الحجة للبارون (دى بروك) لتبرير عدم اختيار (ارليه) و (انفانتان) ضمن الأعضاء المؤسسين في الشركة التي كان يسعى لتكوينها .

وقد أيد هذا الإدعاء عدد من الكتاب الذين دافعوا عن موقف (دى لسبس) رغم اعترافهم بأن تصرفه لا ينطوي على الوفاء أو الإخلاص ومن هؤلاء الكتاب (كورو Coureau) و (Micaud) اللذان التمساه الأعذار كما التمسها هو لنفسه لتبرير موقفه من جمعية الدراسات وتعليله بتمسك (ارليه) وغیره من أعضائها بمشروع القناة غير المباشرة ، وهكذا أراد (دى لسبس) أن يدحله في روع العالم أنه انفصل عن جمعية الدراسات من أجل مصلحة مشروع القناة نفسه لا من أجل مصلحة شخصية .

ولكن الحقيقة في رأينا أن (دى لسبس) أراد أن يتخلص من جمعية الدراسات حتى يخلو له الطريق لخدمة مآربه ، ولقد كان (دى لسبس) متجنباً عند ادعائه « أن جمعية الدراسات ليس لها وجود وأنها قد أصبحت في ذمة التاريخ وليس هناك ما يدعو إلى إحيائها مرة أخرى » فقد رأينا أن جمعية الدراسات كانت في ذلك الوقت تقوم بنشاط ظاهر من أجل تنفيذ المشروع وتأييد (دى لسبس) في مساعيه الأمر الذي يدل على حيويتها ، وليس أدل على نشاطها كذلك من أنها كانت في ذلك الحين على وسك أن تعقد اجتماعاً في باريس يحضره رؤساء المجموعات الثلاث للاتفاق على خطة بشأن مستقبل المشروع ، ثم لأنه كيف تكون الجمعية

Lettre de De Lesseps à M. le Baron de Bruck à Vienne, (١)
de Londres, 28 Juin 1855.

في ذمة التاريخ في حين أنها كانت تبذل مساعيها لدى الحكومتين النمساوية والمصرية وتعد العدة للاجتماع في باريس عند عودة (دى لسهبس) من مصر ؟

ويدهض القول بأن جمعية الدراسات « لا وجود لها » تقدم الجمعية بمذكرتها المعروفة إلى الإمبراطور (نابليون الثالث) في يناير سنة ١٨٥٥ وهي المذكرة التي أكدت فيها أنها لم يستقر رأيها بعد على الاتجاه الذي يجب أن تسير فيه القناة وأنه لا بد من اتمام البحوث للوصول إلى تحديد هذا الاتجاه ، وأنه من أجل الاستقرار نهائياً على اختيار اتجاه القناة كان في نية مهندسى جمعية الدراسات القيام بأبحاث مشتركة على الطبيعة وفي المنطقة التي سوف تشقها القناة على حساب الجمعية ، وذلك من أجل الفضاء على اختلاف وجهات النظر بخصوص اتجاه القناة وهي العقبة الوحيدة الباقية قبل تكوين الهيئة التي سوف تنفذ المشروع^(١) .

ولقد كان من الممكن بعد هذه الدراسة أن يفتتح أنصار القناة غير المباشرة وخاصة (تالابو) بوجهة نظر أنصار القناة المستقيمة ، خصوصاً وأن الأداة التي يستند إليها (نجريللى) في أنه من الممكن توصيل البحرين بمناه مستقيمة لم يكن (نجريللى) قد قدمها بعد إلى جمعية الدراسات ، وقد عبر (نجريللى) نفسه عن اعتقاده بأنه من المحتمل موافقة أعضاء جمعية الدراسات جميعاً على المشروع المباشر لو ثبت لديهم أنه يمكن التنفيذ واعتقد أنهم سوف يسلمون بوجهة نظره ويؤيدون المشروع المباشر بعد أن يطلعوا على نتائج البحوث التي قامت بها مجموعته النمساوية في الخليج البيلوزى^(٢) .

كما أن (نجريللى) بعد أن اطلع على المقال الذي نشره (تالابو) في صحيفة (العالمين) وأعلن فيه تمسكه بالعناة غير المباشرة استناداً إلى ظروف الخليج البيلوزى ، أعلن أن رأى (تالابو) بخصوص هذا الخليج إنما يمثل رأيه هو وحده ، حيث أن الدراسات التي قامت بها المجموعة النمساوية تحت إشرافه (أى إشراف نجريللى) على ساحل هذا الخليج قد فضت على كل شك في إمكان

Vienne, Musée Technique Arch. de Negrelli, Correspondance (١)
No. 1139.

Texte de la Conversation de Negrelli et Chancel . (٢)

De Lesseps Lettres, journal et Doc ... T I, p. 262-266

حفر قناة مباشرة ، ثم أعلن (نجريللى) أنه بصدد وضع مشروع مفصل على أساس بحوثه فى الخليج البيلوزى ، على أن يكون هذا المشروع موضع دراسة دقيقة بالاشتراك مع زملائه الفرنسيين والانجليز فى جمعية الدراسات ، وكذلك مع لينان مهندس الحكومة المصرية (١) .

وهذا (أرليه) فى رسالة إلى (نجريللى) بتاريخ ٢٠ يونيو ١٨٥٥ يذكر أن جمعية الدراسات لم تصل إلى اتفاق نهائى بخصوص اتجاه القناة ، وأن مهندسى الجمعية لم يقوموا بدراسة المشروع إلا للتأكد من إمكانية حفر قناة تصلح للإبحار البحرية وتقدير نفقات المشروع ، وأنه إذا كان (بولان تالابو) قد نشر رأيه الشخصى عن اتجاه القناة فلم يكن هذا إلا بدافع من الكتابات التى جاءت من مصر تؤيد المشروع المباشر ، وأنه لا يمكن أن يفرص أى مشروع مقدهما على الشركة العالمية فإن ذلك مخالف للصواب سواء أكان هذا المشروع مباشراً أو غير مباشر ، «ورأى كرايك» ، كان ولا يزال حشد القوى والشخصيات المعروفة فى أوروبا ، وعند تنظيم الشركة العالمية فقطع نصل إلى اتخاذ قرار بخصوص أى المشروعين أفضل وذلك بوضع المسألة بين أيدي أكثر الناس خبرة فى هذه المسائل ، (٢) .

وهكذا نرى أن جمعية الدراسات لم تصل إلى رأى نهائى لاختيار أى من المشروعين : المباشر أو غير المباشر وتفضيل أحدهما على الآخر ، وأنه إذا كان (تالابو) قد أيد المشروع غير المباشر فإنه كان يعبر عن رأيه وحده وليس رأى جمعية الدراسات كلها ، ولذلك فإن البارون (دى بروك) — رغم أنه كان من أنصار المشروع المباشر — فقد طالب (دى لسبس) بإدخال بقية أعضاء جمعية الدراسات كأعضاء مؤسسين فى الشركة الجديدة ، ولو كان يعلم أن دحى لهم سيضر بالمشروع لما ألح فى هذا الطلب ، كما أن (نجريللى) كان يعتقد أن بقية أعضاء

Vienne, 10 Juin 1855 : Lettre de Negrelli au Haut. I.V. (١)

Gouvernement General Lombardo Veneto, Verone.

Lettre d'Arlès l'ufour à Negrelli en 20 Juin 1855 . (٢)

Oeuvres ... T. XII p 238-239.

جمعية الدراسات سوف يفتنعون بالمشروع المباشر بعد اطلاعهم على الحجج التي تؤيده .

وثمة حجة أخرى تدحض ادعاء (دى لسبس) بأنه اشق على جمعية الدراسات لتمسكها بالمشروع غير المباشر ، ذلك أن المادة السابعة من الامتياز الأول نصت على أنه « في حالة ما إذا فكرت الشركة في توصيل النيل بالقناة الرأسية (المباشرة) التي تحترق البرزخ . أو في حالة ما إذا سارت القناة بين البحرين في طريق غير رأسى (أى أصبحت قناة غير مباشرة تغذيها مياه النيل) فإن الحكومة المصرية تتنازل لشركة عن الأراضي غير المنزوعة التي يملكها الدومين العام .. » (٥) .

معنى هذا أن (دى لسبس) رغم حصوله على عقد الامتياز لم يكن متأكداً لاهو ولا الوالى بما إذا كانت القناة سوف تكون مباشرة أو غير مباشرة ، ويؤيد هذه الحقيقة كذلك أن اللجنة الدولية عندما حضرت إلى مصر (في أواخر ١٨٥٥) درست ميناء الاسكندرية لاحتمال ألا يتم توصيل البحرين إلا بقناة غير مباشرة وتكون الاسكندرية حينئذ الميناء الذي ينتهى عنده أحد طرفي القناة ، كما أنه عندما ذهبت بعثة اللجنة الدولية لدراسة برزخ السويس أعلن فيهم (دى لسبس) باسم الوالى أن (سعيد باشا) لا يفرض عليهم مشروعاً معيناً وإنما ترك لهم حرية البحث والدراسة لاختيار أفضل المشروعات ، فلماذا لم تتج هذه الفرصة لجمعية دراسات قناة السويس ؟

لذلك يمكن القول بأن ادعاء (دى لسبس) بأنه انفصل عن جمعية الدراسات لتمسكها بالمشروع غير المباشر الذي لا يريده الوالى يستند على حجة واهية . وهذا ما أكدته أحد أنصار (دى لسبس) وهو (Micaud) ، ولذلك حاول أن يبحث عن ذريعة أخرى يبررها ابعاد (دى لسبس) للسان سيمونين عن المشروع فقال (ميكال) إن بعض الحكومات الأوروبية والأحزاب السياسية في أوروبا لم تكن تميل لمساهمة السان سيمونين في المشروع وإن اشتراك هؤلاء في المشروع كان —

(١) وزارة الخارجية : الكتاب الأبيض و تأليف شركة فساد السويس ، عقد الامتياز الأول .

في نظر بعض الشخصيات البارزة وهريين من سياسة أوروبا — سيؤدي إلى الإضرار
بالمشروع (١)، ولعل (ميكار) استند فيما ذهب إليه إلى ماسبى ذكره من أن
السان سيموينين كانوا مكروهين من حكومات أوروبا كما كانوا مكروهين من
حكومة فرنسا .

وإذا كانت ادعاءات (دى لسبس) لا تجد السند القوي لتأييدها فما هي الأسباب
الحقيقية التي تمكن وراء انشقاقه على السان سيموينين ؟

لقد كشف (دى لسبس) عن دخيلة نفسه في إحدى رسائله إلى حماته (مدام
دى لامال Mme. Delamalle) فقال في ٢٢ يناير ١٨٥٥ « اننى اعترف بأن
ما أطمح إليه هو أن أنسج وحدي كل خيوط هذا المشروع ، وبالاختصار
لا أرغب في أن أقبل شرطاً من أحد بل غرضي أن أملي على غيرى شروطى
جميعاً (٢) » . واستشهد (دى لسبس) بقوله قائلها له (محمد على) ذات مرة . .
« تذكر يا صديقي أنه في مجرى حياتك إذا صادفك عمل عظيم هام لتقوم به فبجب
أن تعتمد على نفسك فقط ، وإذا كنتما اثنين فواحد يكفي (٣) » .

وهكذا نرى أن (دى لسبس) عندما انفصل عن زملائه أعضاء جمعية الدراسات
لم يكن تدفعه المصلحة العامة أو الاختلاف على طريقة تنفيذ المشروع وإنما كان
مدفوعاً بالمصلحة الشخصية ، فهي الأباية التي دفعت (دى لسبس) إلى الوقوف
هذا الموقف من زملائه القدامى أعضاء جمعية الدراسات ، حيث كان يخشى ألا تبرز
مجهديته إذا وجد وسط مجموعة من الأفراد المنهود لهم بالكفاءة والمقدرة في
العالم كله ، والذين اهتموا بالمشروع وبذلوا في سبيله جهوداً مضنية قبل أن يظهر
هو على مسرح المشروع بعشرات السنين ، إذ يصير واجباً عليه - إذا وجد معهم -
أن يسلم لهم القيادة وأن يتقاسم معهم مجد النجاح والفوز (٤) ، ولكنه كان يتوق

Micaïd Le Canal de Suez , p 87-89. (١)

De Lesseps Lettres, journal . . T. I. p. 109. (٢)

Op. Cit. p. 116. (٣)

Mazuel L'Oeuvre Geogr. de Linant, p. 338. (٤)

لأن يكون هذا المجد له وحده لا يشاركه فيه أحد . ويؤكد ذلك أن جمعية الدراسات عندما أحست بحقيقة نوايا (دى لسبس) في الانشقاق عنها خيل لها أنها تستطيع استئثاره وترصيته بشراء الامتياز ، ولذلك عرضت عليه أن ينزل عن الامتياز لمصلحة الجمعية مقابل تعويض تدفعه له (١) ، إلا أن (دى لسبس) لم يكن يبحث عن المال بقدر ما كان يبحث عن المجد لنفسه ولذلك رفض ما عرضته عليه جمعية الدراسات .

ولم يقتصر انشقاق (دى لسبس) عن جمعية الدراسات على إنكار ما أمده به من معونة وما وصّوه تحت تصرفه من أبحاث أنفقوا فيها كثيراً من الوقت والجهد بل وصل لإهماله لتأنيهم إلى درجة أنه لم يضع أحداً منهم أو من أنصارهم في قائمة الأعضاء المؤسسين في شركته ، اللهم إلا (نجريللي) و (دى بروك) ، فلم يدحها لا (انفانتان) ولا (تالابو) أو (ارليه) . هذا بينما كان أعضاء جمعية الدراسات في التنظيم الذي وضعوه للشركة يحتفظون بمنصب رئيس مجلس الإدارة (لفردينان دى لسبس) .

وعلاوة على ذلك فإن هؤلاء الذين اعترف الجميع بفضلهم على المشروع لم يدعوا إلى حفل افتتاح القناة (٢) ، مع أنه كان من الواجب أن يكونوا في مقدمة المدعوين ليروا ثمرة شاركوا مشاركة فعالة في إنشائها .

وقد بذل (نجريللي) محاولة أخيرة للتوفيق بين (دى لسبس) وأعضاء جمعية الدراسات في سبتمبر ١٨٥٥ (٣) ، وذلك عندما اجتمع بمسيو (شانسل Chancel) مندوب (دى لسبس) في باريس ، وقد دافع (نجريللي) خلال هذه المحادثات دفاعاً قوياً عن جمعية الدراسات (٤) ؛ وأوضح للمندوب « دى لسبس » أن لأعضاء

(١) الوثائق المسوية (المكروفلم) :

No. 830, de Huber à Comte Bud, en 17 Mai 1855.

Bichier : L'Egypte de 1798 à 1900, p. 161. (٢)

Vienne : Musée Technique Arch. de Negrelli no. 1139 (٣)

Lettre de De Lesseps au Baron de Bück à Vienne, (٤)

la Chenaie en 28 Octobre 1855, piece-jointe.

الجمعية عذرهم في التسلك بالمشروع غير المباشر حيث لم تصلهم بيانات تؤيد المشروع المباشر ، وأعرب عن اعتقاده بأنهم سوف يقتنعون بأفضلية المشروع المباشر وإمكان تنفيذه بسهولة ، وأنه (أى نجريللى) كان في انتظار حضور (دى لسبس) واحتجائه في باريس بأعضاء جمعية الدراسات ليعلن على الجميع نتائج بحوث مجموعته في الخليج البيلوزى ، وهى البحوث التى تؤيد المشروع المباشر .

وقد أُلح (نجريللى) على مندوب (دى لسبس) بوجود عدم إحداث التشقاق وتصدع بين العاملين من أجل مشروع الفساة ، خصوصاً وأنه في مثل هذا المشروع العظيم ذى الأهمية البالغة يجب توحيد الجهود ، وأنه لا داعى لترك هيئة قائمة فعلاً (هى جمعية الدراسات) ، وتكوين هيئة حديده .

ومع ذلك فإن هذه المباحثات لم تسفر عن نتيجة ، إذ ظل (دى لسبس) متمسكاً برأيه في أن جمعية الدراسات قد انتهت ، وأنه لا مبرر لإحيائها مرة أخرى .

وما هو جدير بالملاحظة أن كفة (دى لسبس) رجحت في هذا النزاع مع جمعية الدراسات لأنه كان قد حصل فعلاً على الامتياز من والى مصر ، ولم يكن منتظراً أن يجد أعضاء الجمعية التأييد في نزاعهم مع (دى لسبس) خشية أن يصاب المشروع بنكسة بعد ذلك التقدم الذى أحرزه بصدد الامتياز الأول .

• • •

وبعد الشقاق (دى لسبس) وشكره لجمعية الدراسات ، رفع (أنفانتان) رسالة إلى الامبراطور (نابليون الثالث) يشكو إليه (دى لسبس) « الذى أخفى عشر سنوات من جهادنا في سبيل تحقيق المشروع الذى سلمته مستنداته في عام ١٨٥٤ »^(١) .

(١) دكتور محمد طلعت عيسى : انبعاث سان سيمون ص ١٨٩

كما كتب (أنفانتان) إلى (نيجريللى) « لقد كنت أمل أن تكون
قناة السويس عملاً من أعمال مدرسة (سان سيمون) ، وأن يتوج المشروع
باسمنا ، لقد كنت أحسب أن كل أتباعنا الأحياء سوف يجدون فيه العزاء الوحيد
للتضحيات التى بدلوها فى سبيل إيمانهم برسالتهم ، إنه يعز على أن يتحول دورنا
إلى مجرد متفرجين (١) » .

ولسكن بعد مئى سنوات قلائل لم تلبث أن هدأت ، نفس (أنفانتان) وصار
يعان أنهم لا يستهدفون مصلحة شخصية ، « وإن خروج المشروع الذى درسناه
باعتباره ذا فوائد مادية وأدبية للإنسانية إلى حين التنفيذ سيجعلنى أول من يبارك
الشخص الذى يهوم بتنفيذه ، فإنه لما يشيع السرور فى نفسى أن يصير معلوماً
فى المستقبل أن هذا المشروع العظيم بدا على يد أولئك الذين كان العالم يعتبرهم
فوماً خياليين ولو شق برزخ السويس — حتى بدون مشاركتنا — فإن
علينا أن نحمد الله (٢) » .

وبينما المشروع يسير قدماً فى طريق التنفيذ التيقى (مكسيم دى كال
Maxime de Camp) بالأب (أنفانتان) وسأله عن رأيه فى مشروع القناة ،
فأجاب بقوله : « لقد كنت عجوزاً مخرفاً عندما انتابنى الحزن . . . فلم يحدث
شئ إلا بمشيئة الله ، وقد أخفق المشروع على أيدينا ، ولم تكن لدى القوة
لمواجهة أعداء المشروع سواء فى القاهرة أم لندن أم الأستانة . . . والحمد لله
أن نجح (دى لسبس) فى إتمام اقتران (توصيل) البحرين . . .
أما أنا فقد كنت أتوقع أن أغرق ومعى المشروع فى بحيرة التمساح وليس
من المهم أن يصاب الأب (بروسبير أنفانتان) بخيبة أمل ، ولكن

(١) نفس المصدر .

Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII p, (٢)

المهم أن تشق قناة السويس ، وسوف تشق ، ولذلك فإننى أشكر (دى لسبس)
وأباركها (١) .

وهكذا نرى أن (افاننان) لم يحزن لاستئثار (دى لسبس) بتنفيذ المشروع
دون جمعية الدراسات ، بل كان يعتبر أن تنفيذ المشروع — مهما كان الشخص
الذى يقوم به — هو غاية مرادهم ، وأن التاريخ سيحفظ لهم جهودهم التى
بذلوها من أجله ، وهى جهود لا تنسى ، ولا يستطيع (دى لسبس) أن يحوها
من سجلات التاريخ .

الفصل الثامن وئى لسبس والامتياز الأول

وصول (دى لسبس) الى مصر :

بعد أن وصلت إلى (دى لسبس) الدعوة التي وجهها إليه (سعيد) للحضور إلى مصر ، حمل معه ما زوده به أعضاء جمعية دراسات قناة السويس من مذكرات وخطط وبحوث عن المشروع واتجه إلى مصر يحدوه الأمل في الحصول على امتياز حفر القناة .

وفي السابع من نوفمبر ١٨٥٤ وصل (دى لسبس) إلى الاسكندرية حيث استقبله الوالى استقبالا حارا وأكرم وفادته ، فكان (دى لسبس) لا يجلس إلا إلى جوار الوالى وقد « نشابت أيديهما يتداكران علاقتهما الماضية ويستعرضان ذكريات الصغر ، على حد قول (دى لسبس) . ولم يشأ (دى لسبس) أن يفتح الوالى بخصوص مشروع القناة بل فضل بعاءه في طي السكتان إلى أن تسنح فرصة مناسبة حتى إذا عرص المشروع على (سعيد) تقبله واقترع به افتئاعا تاما . ورغم تلك الصداقة الوطيدة وذلك الاستقبال الودى فقد كان (دى لسبس) يشعر بالفارق وهو في انتظار الفرصة التي قد تسنح لمفاتحة الوالى ، وكان (دى لسبس) في هذه الفترة بنصر بأنه من الواجب عليه أن يتصرف بمنتهى الحيلة والحذر ، ذلك أن صديقه (رويسنيرز) فنصل هولندة في مصر كان قد أبلغه أنه سمع (سعيدا) قبل توليه الحكم يقول إن أباه رفض الاقتراح الذى قدم إليه لحفر قناة في برزخ السويس بسبب المتاعب التي سوف تجرأ عليه انجلائه ، وأنه (سعيد) عقب على ذلك بقوله إنه إذا ما تولى هو الحكم فإنه سوف يسبر على نهج أبيه ، ومع أن هذه المبادرة كانت متبيلة للهمة إلا أن (دى لسبس) كان — وعم ذلك — على ثقة من النجاح^(١).

De Lesseps Souvenirs de 40 ans, T. II, p. 15-16, Lettres, (١)
journal ,, T. I. p. 10-11,

وبحكم الصداقة بين (سعيد) وضييفه (دى لسبس) فقد دعا الوالى صديقه لمرافقته فى الرحلة الصحراوية التى كان يعتزم القيام بها على رأس نحو عشرة آلاف من جنوده من الاسكندرية إلى القاهرة عبر الصحراء الغربية ، وقبل أن يتحرك (دى لسبس) مع ركب الوالى كان قد أعد مذكرة صنها عناصر الموضوع الرئيسية للاسترشاد بها فى الحديث مع سعيد . وأخذ (دى لسبس) يتحين الفرصة المناسبة خلال الرحلة لمناقشة (سعيد) ، ولم يشأ أن يتعجل هذه الفرصة لأنها إذا لم تكن فرصة مناسبة تماما لمتل هذا الحديث فقد يقابل مشروعه بالرفض الحاسم من جانب الوالى بحيث يصبح من العسير معاودة الحديث عن المشروع مرة أخرى ، ولذلك كانت تصرفات (دى لسبس) تنسم بالحيلة والحذر^(١).

وقبل أن يفتح (دى لسبس) الوالى أراد أن يستغل الرحلة فى اجتذاب رجال الحاشية عليهم يمهّدون له السبيل ويعاونونه فى محاولته لإقناع الوالى بالمشروع . فى ١٣ نوفمبر — وفى أثناء الرحلة — اجتمع (دى لسبس) (بدى الفقار باشا) الذى كان صديق الوالى منذ طفولته وعرض عليه مشروعه فاقنع (ذو الفقار) بأهميته لمصر ، ووعد (دى لسبس) بأن يستغل مكانته لدى الباشا لكي يمهّد له سبيل إقناعه^(٢).

وبينما كان الركب يتقدم فى الصحراء صوب القاهرة أخذ (دى لسبس) يتحين الفرصة حتى حانت فى اليوم الخامس عشر من نوفمبر ١٨٥٤ . ويسرد (دى لسبس) قصة أضفى عليها بعض خيالاته عن ذلك اليوم الذى فاتح فيه الوالى بخصوص المشروع بقوله إنه « فى فجر ذلك اليوم كانت بعض أشعة الشمس قد بدأت ترسل أضواءها على الأفق . . وجأة ظهر قوس قزح فى ألوانه وقد امتد بين الشرق والغرب ، ولانى لأعترف بأننى أحسست حينئذ بقلبي يشتد خفقانه ، وحاولت ألا أدع نفسى تسترسل فى تلك الخيالات التى جعلتلى أرى فى امتداد قوس قزح بين الشرق والغرب مؤذنا باتحاد شطرى العالم : الشرقى والغربى ، ذلك الاتحاد

Coureau F. de Lesseps ... p 19.

(١)

De Lesseps : Souvenirs ... T. II p. 18.

(٢)

الذى ورد ذكره في بعض آيات الكتاب المقدس » ؛ وهكذا لمح (دى لسبس) في هذه الرؤيا بشيرا بنجاح مشروعه ، « وبتأثير قوس قزح اعتقدت أن هذا اليوم لن يمر دون الوصول إلى قرار حاسم بخصوص مشروع قناة السويس » .

ثم قدم الوالى ففقطع على (دى لسبس) سلسلة حبالاته التى استرسل فيها « وحيانا الوالى بجمرة وصاخننا . . ثم تركته لانتناول إفطارى مع (دى الفقار باشا) وحاولت أن أطهر للوالى كيف أن الجواد الذى اهدانيه يقفز ففترات فوية ، فلوبت عناناه ناحية الحاحز الحجرى الذى بناه الجنود ، وففز الجواد فوفه ورجح بى حتى وصل إلى خيمتى ، وهكذا ترين (يقصد مدام دى لامال التى وجه إليها هذه الرسالة) أنه لعل هذا الحق من حانئى كان من أسباب الموافقة والتأييد اللذين لقيهما مشروعى ، فقد ارتفعت منزلتى في نظر القواد . . وفي الساعة الخامسة (مساء) امططيت جوادى مرة أخرى وعدت إلى حيمة الباشا متخطياً الحاجز الحجرى مرة أخرى ، فتالتى وجهه وانبسطت أساريره ، وامسك بيدي وأبقاها في يده ، واجلسنى بجواره على أريكته ، وكنا بمفردنا ، وعن طريق فتحة الخيمة كان فى استطاعتى رؤية الشمس وهى تميل للغييب ، وهى التى أثارتنى عند شروقها فى الصباح ، فأحسست بالطمأنينة والثقة وشرعت أتمدت عن المشروع الذى كان ذا أثر حاسم فى مستقبل . وكانت أفكارى عن الفئاة تتمثل امامى واضحة ، وبدأ لى تنفيذها من السهولة بحيث صرت أعتقد تمام الاعتقاد اننى سوف انجح فى إقناع الوالى بالمشروع .

وعرضت المشروع دون أن أخوض فى تفاصيله ، وإنما كان اهتمامى موجهها إلى إبراز الحقائق الأساسية والجصح التى صبتها مذكرتى والتى كنت قد حفظتها عن ظهر قلب ، وأنصت إلى الباشا باهتمام ورجوته ان يسأل مايشاء من الإيضاحات فأثار جملة اعتراضات كنت أجيب عليها لإجابات شافية ، ثم قال لى : « اننى مفتنح بمشروعك ، وسوف تبحث وسائل تنفيذة فيما تبقى من أيام الرحلة ، ويمكنك ان تعتبر المسألة منتبهة ، وتستطيع أن تعتمد على » (١)

De Lesseps Souvenirs .. T II, P. 28-26, Lettres (١)

journal ... T. I, P 18-19.

هذه هي القصة التي رواها (دى لابس) عن مفاتيحه لسعيد بخصوص مشروع القناة ولم يشارك احد (دى لابس) هذه الرواية لأن الوالي كان بمفرده — كما يقول (دى لابس) — أثناء هذا الحديث .

و قد تأثر كثير من الكتاب بهذه الرواية ، واعتبروا — لذلك — أنه من المضحك أن يتمكن (دى لابس) بهذه السهولة من الحصول على ما كانت تساوم عليه الحكومات دون حدود مئة عشرات السنين ؛ فكأنما — على حد قول بعضهم — كسب (دى لابس) الموقعة في ذلك اليوم (١٥ نوفمبر ١٨٥٤) بإيمان رجل وشخصيته ، وصداقة قديمة ووثبة حصان (١) .

إلا أننا سرف نرى بعد حين أن أسباب موافقة سعيد على مشروع (دى لابس) كانت أعمق من ذلك بكثير .

ولم ينم (دى لابس) ليلته ، بل عكف على تدوين آرائه وإعداد المذكرة التي طلبها منه الوالي عن المشروع ، وقد أتم (دى لابس) هذه المذكرة في نفس اليوم (١٥ نوفمبر) ، وفي هذه المذكرة ضرب (دى لابس) على « الأوتار الحساسة (٢) » وعرض للحجج التي من شأنها أن تفنّع (سعيداً) بالمشروع وفائدته .

بدأ (دى لابس) مذكرته المؤرخة في ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ ببيان أن مشروع توصيل البحرين المتوسط والآخر كان — لأهميته وفائدته — موضع اهتمام حكام مصر العظام من أئدم العصور ، منذ عهد (سينوستريس) إلى (بونابرت) و (محمد علي) ؛ وأن القدماء لجحوا في توصيل البحرين بطريق غير مباشر بواسطة النيل ، وتنبّع (دى لابس) باختصار تاريخ القناة بين البحرين في العصور المختلفة .

وانتقل (دى لابس) بعد ذلك إلى الحديث — في مذكرته — عن الفوائد

(١) شونفلد : حياة السويس ، ترجمه أحمد حاكمي ص ٤٤

(٢) Sabry, M. : L'Empire Egyptien sous Ismail, P 71.

العظيمة التي يمكن أن تحنى من وراء المشروع وذلك حتى يقتنع به الوالى عن يقين فأوضح أن شق برزخ السويس من شأنه أن يساعد — أكثر من أى عمل آخر — على المحافظة على كيان الدولة العثمانية ، وأن يتبث لأولئك الذين يعتمدون أنها على وشك الانهيار أنها ما زالت تتمتع بحياة منمرة وتستطيع أن تصيف صفحة حافلة إلى سجل الحضارة العالمية ، وقد كان (سعيد) يخشى انهيار الإمبراطورية العثمانية وما فديرتب على ذلك من احتمال احتلال إنجلترا لمصر مشاركة منها فى اقتسام تركة (الرجل المريض) مع بقية الدول الأوروبية ، ولذلك كان من المنتظر أن يؤيد (سعيد) مشروع القناة باعتبار أنه سيؤدى إلى المحافظة على الإمبراطورية العثمانية . وانتقل (دى لسبس) فى مذكرته بعد ذلك إلى الحديث عن حجة أخرى لإفناع (سعيد) وتهدة المخاوف التي فد تساوره من ناحية انجلترا لتمسكه بسياسة أبيه (محمد على) فبين (دى لسبس) أن حفر القناة واتضاح أهميتها للدول الأوروبية سيجعل هذه الدول تسعى للحياولة دون استيلاء دولة ما عليها مثلها فى ذلك مثل المضائق ، فقد تسأل (دى لسبس) : « لماذا اجتمعت حكومات الغرب وقررت المحافظة على حقوق السلطان فى ملكية القسطنطينية ؟ ، ولماذا اصطدم كل من حاول تهديد هذا الوضع بقوة أوروبا المسلحة ؟ (ويقصد روسيا فى حرب القرم) ، ذلك أن الطريق بين البحر المتوسط والبحر الأسود له من الأهمية البالغة ما يجعل الدولة الأوروبية التي تستولى عليه متفوقة على جميع الدول الأوروبية الأخرى ، وقادرة على الإخلال بحالة التوازن الدولي التي يهتم العالم كله بالمحافظة عليها ... فإذا ما أُنشئ فى نقطة أخرى من الإمبراطورية العثمانية مركز مماثل لهذا المركز أو أكثر منه أهمية ، وإذا أصبحت مصر طريقا لتجارة العالم بشق برزخ السويس فانه يصير هناك حالتان متماثلتان فى الأهمية (المضائق وفناة السويس) ، وفيما يختص بالطريق الجديد فان الدول الأوروبية الكبرى سوف تعتبر ضمان حياده مسألة جوهرية ضرورية خشية أن نستولى عليه إحداها فى يوم من الأيام . »

واستعرض (دى لسبس) فى مذكرته — باختصار — آراء كل من (لوبير) مهندس الحملة الفرنسية بخصوص القناة المباشرة و (لينان دى بلفون) الذى نادى بشق قناة مستقيمة بين البحرين ، وهون (دى لسبس) على الوالى

من صعوبة تنفيذ المشروع كما أوضح النتائج التي سوف تتب على تنفيذه من حيث اختصار أكثر من نصف المسافة التي تفصل الهند عن المناطق الهامة في أوروبا وأمريكا ، ودعم (دى لسبس) وجهة نظره في هذا الخصوص بكشف يمين المسافة بين كل من موانئ أوروبا وأمريكا وبين بومباي عن طريق القناة المقترحة بين البحرين وعن طريق المحيط الأطلسي ورأس الرجاء الصالح ومقدار الفرق بين الرحلتين ، « هذه الأرقام تغني عن كل تعليق ، ففى تدل على أن الأهم الأوروبية جميعا بل والولايات المتحدة الأمريكية كذلك يهملها فتح قناة السويس للملاحة كما يهملها المحافظة على حياد هذا الطريق حيادا كاملا مصانا ، . ولا شك أن مسألة الحياد هذه كانت هم (سعيداً) كل الأهمية ذلك لأن ضمان الدول لحياد القناة يستلزمه حتما ضمان الدول لحياد مصر ذاتها حيث تصبح مصر تحت حماية الدول الكبرى فيكون ذلك بمثابة ضمان لبقاء حكم مصر له ولذريته من بعده (١) .

والإ جانب المحافظة على كيان الدولة العثمانية و ضمان حياد القناة أحد (دى لسبس) في مذكرته يضرب على وتر حساس آخر ببيان أن مشروع القناة لو نفذ فانه سوف يضفي المجد والخلود والثروة على والى مصر ، « فانه لا يوجد عمل يمكن مقارنته — من حيث العظمة والفوائد التي تترتب عليه — بالعمل الذي أعرضه ، فما أعظم المجد الذي سيضيفه هذا العمل على عهدك ، وما أوسع سبل الغنى والثروة التي ستندفن على مصر ، إن أسماء الملوك المصريين الذين شادوا الأهرامات — عنوان العظمة البشرية — ستضاهل أمام اسم الأمير الذي ينسق قناة السويس ، فانه سيظل مباركا على مر العصور إلى أبد الأبد ، .

ولخص (دى لسبس) الفوائد الأخرى التي سوف تعود من وراء حفر القناة ، وهى « ضمان الخليج إلى مكة دواما وبسهولة ويسر لسكافة المسلمين ، وتقديم الملاحة بالسفن البخارية وتمجييع الأسفار لمسافات بعيدة ، وتقصير المسافة بما يقرب من ثلاثة آلاف ميل بين حوض البحر المتوسط وسمال أوروبا وبين البلاد المتاحمة

(١) دكتور محمد سكرى : مصر والسودان ص ٤٥ ،

Shukry · Ismail and Slavery in the Soudan, P. 19.

للبحر الأحمر والخليج الفارسي وشاطئ أفريقية الشرق والهند وسيام وجزر
الفلبين وأستراليا .

ورغم أن انجلترا كانت في ذلك الوقت تعارض بسدة مشروع حفر قناة بين
البحرين ، فقد حاول (دى لسبس) أن يدخل في روع الوالى أنها لابد وأن ترغب
في شق القناة كما ترغب فرنسا بل وأكثر باعتبار أن انجلترا صاحبة أضخم أسطول
ولاهمية منتجاتها الصناعية واتساع علاقاتها التجارية ، ولأن الخط الحديدى بين
الإسكندرية والسويس لا يمكن أن يبنى وحده بسد احتياجات التجارة .

وحاول (دى لسبس) فى ختام مذكرته استشارة (سعيد) للاسراع بالموافقة
على تنفيذ المشروع فأشار إلى قناة أخرى توشك أن تنافس قناة السويس وهى
قناة « بناما » التى تعد العدة فى أمريكا فى الوقت الحاضر لحفرها لىكى تصل بين
المحيطين الأطلسى والهادى « ونبه (دى لسبس) الوالى إلى الخطر الذى يهدد
التجارة العالمية ومستقبل الامبراطورية العثمانية من جراء شق قناة بناما قبل فناة
السويس ، مع أن قناة بناما تصادف بسبب طبيعة الأرض صعوبات لا وحدى
لمثلها أمام قناة السويس (١) .

ويعيب بعض الكتاب على (دى لسبس) فى مذكرته هذه — أنه كان مغرقا
فى التفاؤل ، وأنه من أجل تحقيق غرضه بالحصول على موافقة الوالى على المشروع
لم يصور المشروع على حقيقته وإنما كما تخيله هو ، فأرود من الأدلة ما يوصله
إلى غرضه حسب وأظهر المشروع بالصورة التى تروق له ، وأنه لذلك حاول أن
يهون للوالى أمر تنفيذ المشروع فلم يظهر له أن ثمة صعوبات تعترض تنفيذه ،
وبعضها صعوبات فنية بسبب عدم الاستقرار على مشروع بذاته لتوصيل البحرين ،

De Lesseps : Souvenirs ... T. II, P. 30-34, Lettres, (١)

Journal ... T. I, P. 20-25.

الوثائق النمساوية (الميكروفيلم) مرفق بخطاب دى لسبس إلى (هوبر) قنصل النمسا فى
مصر بتاريخ ٢ ديسمبر سنة ١٨٥٤ .

وبعضها صعوبات سياسية تتمثل في معارضة انحلتته لمشروع توصيل البحرين ،
وإلى جانب ذلك فإن هذا الفريق من الكتاب يأخذون على (دى لسبس)
عدم دقته في تقدير نفقات حفر القناة وكذلك في تصوير الفوائد التجارية التي ستعود
من وراء حفرها والتي استوحاها من الخيال ، حيث أنه تنبأ بمرور ثلاثة ملايين
من الأطنان سنوياً بالعناة ، وهذا الرقم لم يمر بالقناة إلا بعد إحدى وعشرين سنة
من افتتاحها (١) .

إلا أنه إذا كان هؤلاء الكتاب يأخذون على (دى لسبس) إحقاء الصعوبات
التي تكتنف المشروع عن الوالي ، فقد كان (دى لسبس) عذره في ذلك —
باعتراض هؤلاء الكتاب أنفسهم — ذلك أنه لو التزم الصدق في تصوير المشروع
وبين الصعوبات التي تعترضه لبت الخوف في نفس الوالي وجعله يتهيب من الإقدام
على تنفيذه ، وإنما ركن (دى لسبس) اهتمامه الأكبر لإقناع (سعيد) بالضرب
على الأوتار الحساسة التي كان الممكن أن تؤثر على الوالي وتقنعه بالمشروع ،
وفي مقدمتها الحصول على تأييد من فرنسا له في توسيع نطاق استقلاله عن الدولة
العثمانية ، ذلك الاستقلال الذي سوف يتدعم بعد حفر القناة لأنها ستفصل بين مصر
وبقية بلاد الدولة العثمانية ، هذا علاوة على زيادة ثروة البلاد فيتدعم استقلالها
وكذلك ضمان الدول الحياد ممر تبعا لضمان حياد القناة ، ثم ما سوف يضمنه
تنفيذ المشروع على والى مصر من مجد وثروة (٢) :

ثم اتخذ ركب الوالي طريق النيل في سفن بخارية ، وأعدت (دى لسبس)
سفينة خاصة ، وفي صباح الحادى والعشرين من نوفمبر ١٨٥٤ قرأ (دى لسبس)
على (سعيد) المذكرة التي أعدها بخصوص مشروع العناة ، كما تلا عقد الامتياز

Beaty · De Lesseps of Suez, P. (١)

Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, P. 71. (٢)

فوافق عليه (سعيد) ، وفي ٢٣ نوفمبر سأل الوالى (دى لسبس) عن المهندس الذى يرى أن يعهد اليه بالدراسات والبحوث التمهيدية فطلب (دى لسبس) أن يعهد بهذه المهمة إلى (لينان) لما عرف عنه من اهتمام بمشروع حفر قناة بين البحرين ودراساته الدقيقة المفصلة التى قام بها فى منطقة برزخ السويس ، على أن ينضم إليه المهندس (موجيل Mougil) .

وفى الحادية عشرة من مساء ٢٣ نوفمبر وصل الركب إلى بولاق ، وظل الركاب فى سفنهم حتى الصباح حين اتجه إلى (قصر المسافرين) (بيت حسن كاشف) بحى السيدة زينب وهو القصر الذى أعد لنزوله ، وقد كان هذا القصر مقرأ لاجتماعات المجتمع العلمى على عهد الحملة الفرنسية . وفيه اجتمعت اللجنة التى عهد اليها (بونابرت) بدراسة مشروع توصيل البحرين برئاسة (لوبر)^(١) . وهكذا جعلت الصدفة من المكان الذى شهد بحوث القناة أيام الحملة الفرنسية هو نفس المكان الذى يشهد - بعد خمسين عاماً - تحقيق المشروع ، وفى طريقه إلى حى السيدة زينب عرج (دى لسبس) على ميدان الأزبكية ومر على (لينان) وأبلغه أن مشروع القناة الذى طالما راود خيال (لينان) قد أصبح حقيقة واقعة بعد الفرار الذى اتخذه الوالى بالموافقة على تنفيذه .

وكان طبعياً أن يحاول (دى لسبس) - وقد حصل على موافقة الباشا على المشروع - أن يتعرف موقف إنجلترا وهى الدولة التى كانت تناصب فسكرة القناة العداء ، ولذلك - وبناء على رغبة الوالى - قام (دى لسبس) بزيارة القنصل الانجليزى (بروس Bruce) فى ٢٤ نوفمبر ١٨٥٤ لسبر غوره ومحاولة معرفة موقف دولته من المشروع بعد أن يخطره ؟ موافقة الوالى عليه ، ودام اجتماع (دى لسبس) بالقنصل الانجليزى ساعتين ، وقد أعلن بروس فى هذا الاجتماع أنه ليس فى استطاعته - حتى ذلك الوقت - التحدث باسم حكومته التى وعدت باحاطتها علماً بزيارة (دى لسبس)^(٢) له ، إلا أن (بروس) - كما يقول دى لسبس)

(١) الاس الأوتى : عصر اسماعيل ج ١ ص ٣٣٤ - ٣٣٥ .

Seifed-Dean : England's Opposition to Suez Canal Project, (٢)

لم يتردد في التعبير عن رأيه الشخصي ومفاده أنه طالما لا يظهر في المشروع أى تدخل أو نفوذ من جانب أية دولة ، وإذا كان تنفيذه سيعتمد على رءوس أموال حرة ، فإنه لا يتوقع أن تعارضه حكومته ، فأكد (دى لسبس) للقنصل أن هذا ما سيكون ، وأنه إذا ما تخاض المشروع من الصعوبات السياسية التي تعترضه فإن تنفيذه سوف يصبح سهلاً ليسرراً فلا يبق أمام (دى لسبس) سوى العمل على تدبير رءوس الأموال اللازمة لتنفيذ المشروع ، ووعده (دى لسبس) القنصل الإنجليزي بأن يرسل إليه صورة من مذكرته التي رفعها للوالى ، ومشروع عقد الامتياز (١) ،

ولا شك أن رغبة (دى لسبس) في إبلاغ القنصل الإنجليزي تطورات مشروع الفناة لدليل على الأهمية التي كان يعلقها (دى لسبس) والوالى على موقف إنجلترا من المشروع ، حيث كانت ترى الاكتفاء بالطريق البرى حصراً بعد أن بدأ تنفيذ الخط الحديدي في عهد (عباس) ولولا ذلك لاكتفى الوالى بدعوة القنصل الإنجليزي مع بنية فواصل الدول الأخرى إلى الاجتماع الذي عقد في القلعة في الخامس والعشرين من نوفمبر سنة ١٨٥٤ ، وهو الاجتماع الذي أعلن فيه الوالى رسمياً على فواصل الدول أنه قرر شق فناة في برزخ السويس وأنه قد عهد إلى (دى لسبس) بتكوين شركة من أصحاب رءوس الأموال من جميع الجنسيات وأن هذه الشركة قد منحت حق تنفيذ المشروع واستغلاله .

ويذكر (دى لسبس) أن قرار الباشا كان موضع ترحيب من جميع القناصل اللهم إلا قنصل إنجلترا الذي بدا عليه الخلق وهو يستمع إلى هذا القرار .

وفي يوم ٢٥ نوفمبر زار (دى لسبس) كذلك قنصل النمسا (هوبر) الذي أعلن اهتمام حكومته بشق فناة بين البحرين وأن لديه تعليمات من حكومته ببناء مشروع القناة .

ولم يقنع (دى لسبس) بالزيارة التي قام بها للقنصل الإنجليزي في ٢٤ نوفمبر بل بعث إليه كذلك في ٢٧ نوفمبر بمذكرة أرفق بها صورة من مذكرته التي رفعها إلى الوالى بخصوص مشروع الفناة والمؤرخة في ٢٥ نوفمبر ١٨٥٤ ، وقد حاول

(دى لسبس) في مذكرته التي وجهها إلى القنصل الإنجليزي لإقناع ممثل إنجلترا بالفوائد العظيمة التي سوف تعود على دولته أكثر من أي دولة أخرى من وراء حفر القناة ، إذ أن القناة ستؤدي إلى رواج التجارة وازدهار الصناعة وتقدم الملاحة البحرية لكل أقطار العالم ، وستكون على جانب كبير من الفائدة بالنسبة لإنجلترا على وجه الخصوص لأنها تتمتع بمركز أفضل من غيرها بالنسبة لضخامة أسطولها وتزايد إنتاجها الصناعي واتساع علاقاتها التجارية^(١) .

كما حاول (دى لسبس) في مذكرته إلى القنصل الإنجليزي أن يهدئ من مخاوف إنجلترا ، فبين للقنصل أن مشروع القناة لن تظهر فيه امتيازات خاصة لدولة من الدول بل ستكون الشركة التي تقوم بتنفيذه شركة عالمية يساهم فيها مكاتبون من جميع الأقطار على قدم المساواة .

وحاول (دى لسبس) أن يدعم مركزه بالاستناد إلى تأييد القنصل الفرنسي (ساباتيه Sabatier) فذهب القنصل الفرنسي لزيارة الوالي في ٢٨ نوفمبر وهناك على قراره الخاص بتنفيذ المشروع الذي كانت الحكومة الفرنسية تتوق دائماً لتنفيذه ؛ ثم اختتم (ساباتيه) حديثه بعبارة وصفها (دى لسبس) بأنها « كانت ضرورية لشدة أزر الباشا في موقفه » ، إذ كان (دى لسبس) يرى أن الوالي في حاجة إلى التأييد حتى لا يتأثر بمعارضة إنجلترا فيتراجع ويتخلى عن تمسكه بالمشروع^(٢) .

ولم يلبث (سعيد) أن منح (دى لسبس) في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ عقد الامتياز الأول بحفر قناة السويس .

الامتياز الأول (٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤) :

رغم أن (دى لسبس) حصل على امتياز حفر القناة في الظروف التي عرفناها

(١) De Lesseps : Souvenirs de 40 ans, T. II, p. 63, Lettres,

journal ... T. I, p. 45.

Ibid.

(٢)

في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ فإن والى مصر لم يصدر العقد الرسمي إلا في ١٩ مايو ١٨٥٥ أى بعد مضي ستة أشهر تقريباً ويرجع تأخير صدور العقد الرسمي إلى أنه كانت لا تزال هناك صعوبات لا بد من تذليلها سواء أكان ذلك في المحال الفني أم السياسي، فكان لا بد من عمل دراسة أخرى في برزخ السويس ومناقشة مشروع توصيل البحرين وإمكانيات تنفيذه، وهي نفس البحوث التي كانت تنوى جمعية دراسات قناة السويس القيام بها، كما كانت هناك من الناحية السياسية معارضة الحكومة الإنجليزية، وكان من المحتمل لو صدر العقد الرسمي منذ بداية الأمر أن تتحول إلى معارضة رسمية وقد تسبب في فشل المشروع كلية، وكان (دى لسبس) لا يريد أن يحسم هذه المعارضة في نظر والى حتى لا يتراجع عن تنفيذ المشروع^(١).

ومما تجدر ملاحظته بشأن الامتياز الأول الذي أعطى إلى (فردينان دى لسبس) أنه كانت له نصوص ثلاثة: أولها ذلك النص الذي أرسله (دى لسبس) في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ إلى (أرليه دوفور) لكي يبلغه بدو، إلى جمعية دراسات قناة السويس لتنديعه في أوروبا، وقد وصل هذا النص إلى (أرليه) في ١٥ ديسمبر وأبلغه هذا إلى (نجريللى) في ٢٠ ديسمبر، وهو موجود ضمن الوثائق المكسيكية^(٢) بالمحفوظات التمسوية حيث رفعه (نجريللى) إلى الأرشيدوق (فردينان مكسميليان) في ٢٦ فبراير ١٨٥٥، كما نشر (Bande) (٣) صورة من هذا النص ضمن مقال له عن برزخ السويس والقناة بين البحرين ظهر في (صحيفة العالمين) في عددها الصادر في ١٥ مارس ١٨٥٥، وهذا النص المذكور يتكون من تسع مواد فقط إذ لا نجد فيه المواد ٨ و ٩ و ١٠ من النص النهائي المعترف به رسمياً سواء أكان ذلك من الحكومة المصرية أم من شركة القناة.

(١) Crabites The Spoilation of Suez, p. 29.

(٢) الوثائق المكسيكية هي الأوراق الخاصة بالأرشيدوق (فردينان مكسميليان) شقيق امبراطور النمسا والذي صار امبراطوراً على المكسيك، وهذه الأوراق موحدة ضمن وثائق دار المحفوظات التمسوية هنا.

(٣) La Revue des Deux Mondes, XXVe. année, Second
Serie, T. IX, 15 Mars 1855.

أما النص الثاني للامتياز فقد أرسله (دى لسبس) إلى ممثلي الدول المختلفة في مصر وأبلغه هؤلاء إلى حكوماتهم ، ومنهم قنصل الولايات المتحدة الذي وافى حكومته بصورة من هذا النص بتاريخ ٦ فبراير ١٨٥٥ ؛ وهذا النص يتكون من عشر مواد ، إذ تنقصه المادتان ٩ و ١٠ من النص النهائي (١) .

أما النص للثالث فهو الذي ورد ضمن الوثائق التركية بالمحفوظات التاريخية كما نشره (دى لسبس) ضمن مجموعة الوثائق التي نشرها في أغسطس ١٨٥٥ ، وهذا النص هو الوحيد الذي كانت تعترف به شركة القناة ، وهو يتكون من اثنتي عشر مادة (٢) .

(١) كان (دى لسبس) قد بعث في ٢ ديسمبر ١٨٥٤ مخطاب إلى (ادوين دى لور) قنصل الولايات المتحدة الأمريكية في الاسكندرية أبلغه فيه اعزام الوالي شى وسادة في مرزخ السويس ، وارفى مخطابه مذكراً له إلى الوالي المؤرخه في ١٥ نوفمبر وكذلك 'رجه للامتنان الأول ؛ وقد حاول (دى لسبس) في خطابه إلى القنصل الأمريكي الاذادة بما سوف يعود على الولايات المتحدة الأمريكية خصوصاً من فوائد مدسجه 'توصيل البحر المتوسط والأحمر وأعرب (دى لسبس) عن أمله في أن يقبل أصحاب رؤوس الأموال من الأمريكيين على المساهمة في شركة القناة عندما يصرع في تكوينها : الأوراق الأمريكية .

Lettre de Lesseps à M. Edwin de Leon, du Caire le 2 Dec. 1854,
Despatches from U. S. Consuls in Alexandria, No. 19, Alex.,
Egypt. February 6th. 1855.

(٢) نصت المادة الأولى على أن تسمى (دى لسبس) (الشركة العالمية لقناة السويس البحرية) لحفر وإدارة القناة ؛ ونصت المادة الثانية على أن الحكومة المصرية هي التي تعين مدير الشركة ؛ وحددت المادة الثالثة مدته امتياز الشركة بسبعة وسعين عاماً من يوم افتتاح القناة ؛ ونصت المادة الرابعة على أن 'تمنع الشركة مجازاً الأراضي اللارمه والتي لا يملكها أفراد ؛ وقسمت المادة الخامسة أرباح الشركة بين الحكومة المصرية (١٥ /) والشركة (٧٥ /) والأعضاء المؤسسين (١٠ /) ، واسيرطت المادة السادسة أن تكون الرسوم التي يجيبها الشركة معادل رسوم السهم بالنصف متساوية بالنسبة لجميع الدول ؛ وبمقتضى المادة السابعة تنازلت الحكومة للشركة عن أراضي الدومين العام غير المسرعة والتي ستسلم 'سوى طريق مائى بين الدلتا والبرزخ ؛ ونصت المادة الثامنة على أن يعهد لمسيو (لبنان) بتحديد الأراضي الممنوحة للشركة ووجوب دفع الأهالي رسوماً عن رى أراضيهم من قرعة الماء العذب التي ستجفرها الشركة ؛ وسمحت المادة التاسعة للشركة تسهيلات في الاستفادة من المناجم والمحاجر الأميرية دون دفع رسوم ، ولإعفاء ما تسورده الشركة من الخارج من آلات من الجمارك ؛ ونصت المادة العاشرة على أن 'يحل الحكومة المصرية محل الشركة بعد انتهاء مدة الامتياز =

وفد حاء في مقدمة هذا الامتياز أنه « حيث أن صديقنا (مسيو فردينان دى لسبس) قد لفت نظرنا إلى الفوائد التي تعود على مصر من وراء توصيل البحر المتوسط بالبحر الأحمر بقناة تصالح لملاحه السفن الكبيرة ، وحيث أن جنابه قد بين لنا أن في الإمكان تأسيس شركة لتنفيذ هذا المشروع بحيث يساهم فيها أصحاب رموس الأموال من شتى الأمم . ولذا قد نالت معروضاته رضاها وصادفت قبولنا فقد أصدرنا أمرنا هذا بمنح جناب صديقنا المشار إليه (رحمة مخصوصة) لتأسيس وإدارة شركة عامة تنشئ قناة تخترق برزخ السويس على شرط أن تؤدي الشركة المذكورة فورا لأصحاب الأراضي ثمن أراضيمهم التي تؤحد منهم لأجل المنافع العامة ، وأن تتولى الشركة بنفسها أو بالواسطة جميع الأشغال التي يقتضي المشروع لإجرائها ، وأن تخضع الشركة في كل الأمور للشروط المحددة في المواد التالية

وإن النظر إلى هذه المواد ليدل على سخاء الحكومة المصرية في منح التسهيلات والامتيازات مع إغفال حقوق مصر مما جعل هذا الامتياز كثير المآخذ ، إذ أفحم مصر في التزامات كان وراء كل كلمة منها أطماع ووراء كل فقره تأويل ، وكان يجدر بوالى مصر أن يتخذ الحيطة لذلك^(١).

فلم يدكر عقد الامتياز (لدى لسبس) من صفة سوى أنه صديق للوالى ولذلك رأى البعض^(٢) أنه ما كان يحوز منح امتياز مشروع صنم كمشروع قناة السويس لنخص « كل ما يحمله من مؤهلات بخصوص المشروع أنه صديق للوالى » حيث

= مع نعويس الشركة ، واسترطبت المادة الحادية عشرة وحوب تصديق الوالى على الطعام الأساسى للشركة وأى تعديل بدخل عليه وكذلك قائمه الأعضاء المؤسسين . ووعد الوالى في المادة الثانية عشرة بأن سدل معونه الصادقة ومعونه موطنة لتنفيذ المشروع . واشترط (سعيد) في حتام الانوار ضرورة الحصول على موافقه السلطان قبل المشروع في العمل لتنفيذ المشروع .

(الوثائق التاريخية : الأوراق التركية : دوسيه ٣ - ١٥ - ٢ ، صورة ترجمه المؤرخ ٣ رمضان ١٢٧١ هـ (١٩ مايو ١٩٥٥) .

(١) شوينيك : فناء السويس — ترجمه احمد خاكي (الباب الثانى من تأليف المبرمج) .

(٢) دكتور مصطفى الحفناوى : فناء السويس وشكلها المصرى ج ١ ص ١٣٨

لم يكن (دى لسبس) مهندساً ولا من رجال المال والأعمال ، علاوة على أنه لم يكن ممثلاً لشخصية معنوية كبرى كقوسية أو شركة تكون قائمة قبل منح الامتياز .

إلا أن (دى لسبس) كان في الواقع - وكما رأينا في الفصل السابق - يمثل جمعية دراسات قناة السويس صاحبة الجهود والمساعى الكبيرة من أجل المشروع وأنه جاء إلى مصر للحصول على امتياز حفر القناة لحساب هذه الجمعية .

كما أنه ما كان يجوز أن تقوم الشركة باستغلال القناة بعد حفرها بل كان من الواجب أن يقتصر عمل الشركة على حفر القناة وإقامة المنشآت اللازمة لها على أن تحتفظ مصر لنفسها بحق إدارتها واستغلالها ، بل كان يجدر بالحكومة المصرية أن تشق القناة على حسابها كما كان يريد (محمد على) ، أو كان من الممكن طرح عملية الحفر في مناقصة عالمية ويعهد بالمشروع إلى الشركة التي تستوفي الشروط .

ولإلى جانب ذلك فإن بعض مواد الامتياز الأول فقد انطوت على إجحاف كبير بمصر وإهدار لحقوقها ، كتنازل الحكومة المصرية عن الأراضي اللازمة للقنوات وملحقاتها بدون مقابل ، كما نصت المادة الثامنة على وجوب أن يدفع الأهالي رسوما مقابل انتفاعهم في رى أراضيهم بترعة الماء العذب التي سوف تحفرها الشركة ، وهذا نص يدعو إلى العجب والدهشة ، إذ كيف يستساغ أن يدفع المصريون ثمن المياه التي تروى أراضيهم مع أنها مستمدة أصلاً من النيل الذي يجري في بلادهم . وإذا كان من الممكن تبرير هذا الإجراء بأن الشركة سوف تتكبد نفقات في حفر ترعة الماء العذب وأنها لذلك لا بد وأن تعجز رسوما لتعويض هذه النفقات ، فإنه يمكن الرد على ذلك بأن الشركة إن تحفر قناة الماء العذب خصيصاً من أجل رى الأراضي الزراعية وإنما من أجل توصيل المياه الصالحة للشرب إلى المنطقة التي سوف تجري فيها أعمال حفر القناة الملاحية حتى يتيسر العمل والمعيشة للعمال المشتغلين فيها ، فترعة الماء العذب تعتبر أصلاً ضرورة لازمة لكي تستطيع الشركة لإنجاز مهمتها وحفر القناة الملاحية بين البحرين . وقد أعفيت الشركة كذلك — (بمقتضى المادة التاسعة) من دفع رسوم استخراج المواد اللازمة لأعمال القناة والمنشآت التابعة لها من المناجم والحاجر الأمازيقية ، كما منحت

الشركة حق استيراد الآلات والمهمات من الخارج دون أن تؤدي عنها رسوما جمركية .

إلا أن أهم نقد يمكن أن يوجه إلى هذا الامتياز هو أنه لم يتعرض صراحة لحياد القناة المزمع حفرها أو تنظيم هذا الحياد والاتفاق عليه بين الدول ، وكل ما في الأمر أن إطلاق اسم « الشركة العالمية لقناة السويس البحرية » على الشركة يفيد أن المشروع صفة عالمية ، ومعنى هذا أن الاكتتاب والمساهمة في هذه الشركة سوف يتاح لجميع الأقطار لتجنب حصول دولة ما على امتياز في إدارة شركة القناة^(١).

كما نصت المادة السادسة على أن رسوم المرور بالقناة سوف تكون متساوية بالنسبة لسفن جميع الدول ولن تختص إحداها بميزة خاصة على غيرها من الدول^(٢) إلا أن (سعيدا) لم يحصل سلفاً على ضمان الدول لحياد القناة كما كان يطالب (محمد علي) ، ومن المرحح أن إرجاء مسألة الحياد يرجع إلى أن (دي لسبس) كان من رأيه تأجيل الحصول على موافقة الدول على حياد القناة إلى ما بعد إنشاء القناة وبجابهة الدول بالأمر الواقع ، لأن إقحام المشروع قبل تنفيذه في مفاوضات بين الدول الأوروبية مع اختلاف وجهات نظرها قد يؤدي إلى فشل المشروع كلية .

وفد أجمعت الآراء على أن الامتياز الأول قد تضمن كثيراً من الامتيازات والمنح السخية لشركة القناة ، فقد علق (دي روشي de Rosetti) قنصل توسكانا في مصر على هذه الامتيازات بقوله في تقرير رفعه إلى وزير خارجية فلورنسه بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٥٤ وأرفق به نسخة من الامتياز الأول: « لست في حاجة لأن أظهر لمعاليتكم مقدار الامتيازات التي منحها سمو الوالي فإنها عظيمة

(١) Shukry Kh Ismail and Slavery in the Sudan, p 16

(footnote).

(٢) دكتور عبد الله رشوان: المركز الدولي لمناهة السويس ودلائرها ص ٥

الفائدة لمسيو (دى لسبس) وللشركة المزمع تأسيسها ، ولم يحدث مطلقاً أن ظفر أى شخص بمثل هذه المميزات العظيمة وبمثل هذا السحاء من أية حكومة كانت (١) ... ،

أما قنصل النمسا (هوبر) فإنه لم يشأ التعليق على هذا الامتياز على اعتبار أنه امتياز مؤت لجن صدور موافقه حكومة الباب العالى عليه ، ولو أنه كان يرى فى نفس الوف أنه إذا تقرر تنفيذ المشروع فإنه يجب أن توضع موضع الاعتبار آراء خبراء أوروبا المختصين وعلى الأخص الإيطاليين والهولنديين باعتبارهم أكفأ المهندسين فى المنشآت المائية (٢) .

بل إن (دى لسبس) نفسه فى رسالة منه إلى رئيس تحرير جريدة (التيمس) يقول إن « الشركة قد حصلت من الحكومة المصرية على أكثر مما أعطت ، وإنما (أى الشركة) مدينة لوالى مصر ليس بالشكر لحسب بل وبالامتنان العظيم (٣) » .

ومع ذلك فإن الامتياز الأول قد أقر لمصر ببعض الحفوف ، كحق تعيين مدير الشركة ، وإنشاء تحصينات دفاعية على حسابها فى منطقة القناة ، والحصول على نسبة ١٥٪ من أرباح الشركة سنوياً ، ثم الاستيلاء على القناة ومنشآتها استيلاء تاماً عند انتهاء مدة الامتياز ، كما أن الامتياز لم يذكر شيئاً عن العمال المصريين ولم ينص على تعهد الحكومة بتوريدهم أو ضرورة اشتراكهم فى أعمال القناة بطريق السخرة (٤) . وعلى كل حال فهذه حقوق مشروعة لمصر وهى كذلك حقوق متواضعة إذا قيست بالامتيازات التى حصلت عليها الشركة .

ولقد أضفى الامتياز الأول على مشروع القناة الذى عهد إلى الشركة بتنفيذه

(١) Sammarco Precis ... T. IV, P. 93-94.

(٢) الوثائق المسونة (المكرودم) No. 1927, de Huber à Comte Buol

le 5 Decembre 1855.

(٣) Lettre de De Lesseps à l'Editeur du (Times) à Londres, de

Pari-, le 30 Octobre 1855 · Lettres, journal, T. I, P. 280.

(٤) شونفيلد : فناء السويس — رحمه احمد خاكي ص ٧٧ .

صفة (المرفق العام) حيث نصت مواد هذا الامتياز على أن المشروع يستهدف سد حاجة عامة هي الملاحة البحرية والنهرية والشرب والرى ، كما أقرت المادة الثانية حق تدخل الحكومة المصرية في أعمال الإدارة كتمعين مدير الشركة ، ونصت المادة السادسة على أن يكون تحديد تعريفه المرور بالقناة بالاتفاق بين الشركة والحكومة المصرية ، كما حتمت المادة الحادية عشره عرض النظام الاساسى للشركة على الحكومة المصرية والحصول على موافقتها عليه وعلى أى تعديل يراد لإدخاله عليه في المستقبل ، كما كان للحكومة المصرية حق المدخل لتحقيق المساواة بين المتفعين بهذا المرفق حيث نصت المادة السادسة على وجوب نساوى الدول جميعا في دفع رسوم المرور في القناة وعدم جوار حصول أى من الدول على امتياز خاص . وإلى جانب ذلك فقد أضفت الدولة على المشروع بعض مظاهر السلطة العامة مثل التنازل عن بعض الأراضى المملوكة للدولة ومنح الشركة بعض التسهيلات في المناجم والحاجر والحارك مما يؤكد صفة المرفق العام .

وفد ترتب على ذلك كله أن صار اتفاق الشركة مع الحكومة ما هو إلا عهد الترام بإنشاء وإدارة مرفق عام ، وتلجأ الدول إلى هذه الطريقة — طريقة الالتزام أو الامتياز المعروفة في القانون الإدارى — لإنشاء المرافق العامة ، وإذ تلجأ الدولة إلى هذه الطريقة في تنفيذ المشروعات إنما تضيف على المتعافد معها صفة النيابة عنها في القيام بعمل كان يجب عليها أن تقوم به هى أصلا^(١) . ولذلك فانه لا مبرر لما ذهب إليه (ساماركو) من أن (دى لسبس) انتزع لنفسه اختصاصات ليست من حقه قانونا عندما اعتبر نفسه وكيلا عن الوالى^(٢) ، فن المرحح (أن دى لسبس) اعتبر نفسه وكيلا عن الوالى بحكم أن الحكومات هى التى تتمتع بسلطة إنشاء المرافق العامة سواء أكان ذلك بنفسها أم بطريقة الالتزام المذكورة ، وأن هذه الطريقة الأخيرة تجعل من الشركة صاحبة الالتزام نائبة عن الحكومة في هذا العمل . وإلى جانب ذلك يتهم (ساماركو)^(٣) (دى لسبس) بتحريف النص التركى للامتياز الأول عند

(١) دكتور السيد محمد مدنى : تأميم قناة السويس من الناحية القانونية ص ١٠٥-١١٣

Sammarco Precis ... T. IV, p. 82.

(٢)

Ibid.

(٣)

ترجمته إلى الفرنسية ، إذ بينا تنص مقدمة النص التركي على إعطاء (دى لسبس)
« رخصة مخصوصة » وردت في الترجمة الفرنسية عبارة « Pouvoir Exclusif »
ولعل المقصود من هذه الترجمة أن هذه السلطة الخاصة الممنوحة (لدى لسبس)
سلطة قاصرة عليه وبذلك لا يكون ثمة تحريف في الترجمة الفرنسية عن الأصل التركي.

وعلى الرغم من العيوب التي شاب الامتياز الأول فانه مما يسترعى الانتباه
أن هذا الامتياز لم يسقط عن شركة الغناه جلسيتها المصرية ، ذلك أن الشركة تقرر
تكوينها على النحو الذي تطلبه مانح الالتزام ، ولما كانت الحكومة هي مانحة الالتزام
والممنحة لشخصية الشركة القانونية فان ذلك كله يجعل الشركة تتمتع بالجنسية
المصرية وتخضع للقوانين المصرية^(١) ، ولقد استندت الحكومة المصرية إلى هذا
الاعتبار عندما أصدرت قرارها بتأميم شركة القناة في ٢٦ يوليو ١٩٥٦ ، فكان
عملها هذا عملاً مشروعاً من أعمال السيادة استخدمت فيه حقوقها القانونية .

❖ ❖ ❖

موقف الدول من الامتياز :

وفي ٢ ديسمبر بعث (دى لسبس) إلى (هوبر) قنصل النمسا برسالة أرفق بها
مذكرته إلى الوالي المؤرخة في ١٥ نوفمبر والتي بين فيها (دى لسبس) الفوائد التي
سوف تعود على النمسا وألمانيا من وراء شق القناة ، مشيراً إلى أن البارون
(دى بروك) ممثل النمسا في آستانة شارك منذ عشر سنوات في الأعمال الخاصة
بأبحاث القناة إيماناً منه بأهميتها^(٢) ، وقد وافى القنصل النمساوي حكومته في ٢ ديسمبر
بتفاصيل ما حدث بين الوال و (دى لسبس) بخصوص المشروع ، وبين أن
(دى لسبس) ينوي أن يضيف على المشروع صفة عالمية لكي يتجنب الصعوبات
السياسية وعلى الأخص من جانب انجلترا ، إذا ظهرت في المشروع صبة
قومية وأضاف القنصل النمساوي إلى ذلك أن سعيد باشا سوف يسعى من أجل
الحصول على موافقة السلطان على المشروع وأنه يعول كثيراً على تأييد ممثل النمسا

(١) دكتور السيد محمد مدني : تأميم شركة مياه الموييس من الناحية القانونية ص ١١٥

(٢) الوثائق النمساوية De De Lesseps à Huber le 2 Dec, 1851,

في الاستانة للنجاح في هذا المسعى^(١) .

أما (بروس) فنصل انجلترا فلعلمه أن حكومته تعارض مشروع القناة فقد أسرع عهـب في صدور الامتياز في ٣٠ نوفمبر يحذر الوالى من تنفيذ المشروع على أساس أنه مشروع ضخم بالنسبة لموارد البلاد ، كما أن القناة قد تخرج من سيطرة الحكومة المصرية^(٢) ، وبدلاً من مشروع القناة اقترح القنصل الإنجليزي على الوالى مد الخط الحديدى إلى السويس . وأبدى (بروس) في تقرير له إلى حكومته في ٣ ديسمبر ١٨٥٤ — مخاوفه من النتائج التى تترتب على شق القناة حيث كان يرى أن حفر القناة سوف يؤدى إلى ازدياد النساطـة التجارى بين أوروبا والبلاد الواقعة على ساحل البحر الأحمر مما قد يؤدى بالدول الأوروبية إلى انثناء مراکزها في هذه البلاد فيقوم صراع بين الوطنيين والاجانب يتخذ ذريعة للتدخل المسلح تكون نتيجته احتلالاً دائماً وكان (بروس) يحشى أن يكون هذا مصير مصر ذاتها^(٣) .

واستمر (بروس) يعارض المشروع لدى (سعيد) ليس فقط على أساس أن الامتياز يجعل السلطة مركزة في يد فرد واحد هو (دى لسباس) بل حاول كذلك إثارة مخاوف الوالى من النتائج التى سوف تترتب على حفر قناة ملاحية بالنسبة لخطورة منع شركة « فرنسية » حق امتلاك أراض قد تكون نواة مستعمرة فرنسية كبرى . والى جانب ذلك فقد بنى (بروس) معارضته على أساس الخطر الذى سوف يتعرض له مثل هذا الطريق الذى يخترق دولة لا تملك ضمان المحافظة على حياده ، فذكر في خطاب الى وزير خارجية انجلترا بتاريخ ٢٠ فبراير ١٨٥٥ « إن اعتراضى الذى أبرزته لوالى مصر هو أنه بدون ضمان كاف لحياد القناة فان

(١) الوثائق النموية (الميكرو فيلم) . De Huber à Buol le 2 Dec, 1854 .

Husny : Le Canal de Suez, p. 236.

(٢) F. O. From Bruce to Clarendon, 3 id. Dec. 1854, Scifed-

Dean : Euglan's Opposition ... p. 29.

Husny : Le Canal de Suez, p. 235-239.

(٣)

القناة اذا ما أنشئت سوف يكون ضررها على مصر أكثر من نفعها^(١) .

أما الحكومة الفرنسية فقد أرادت أن تشد أزر (سعيد) في موقفه من مشروع القناة فأنعمت عليه في ديسمبر ١٨٥٤ بوسام (جوقة الشرف) من أجل مرافقته على امتياز مشروع القناة^(٢) وعهدت إلى قنصلها (ساباتيه) بأن يقلده الوالى الوسام ، وفي يوم ٢٢ ديسمبر ألقى (ساباتيه) أمام سعيد وهو يقلده الوسام كلمة عبر فيها عن شعور الامبراطور (نابليون الثالث) لإزاء والى مصر وأوضح أن هذا الانعام ليس فقط تعبيراً عما يكنه الامبراطور نحو الوالى الذى يعرفه ويقدر صفاته الشخصية ، ولكنه كذلك دليل على شعور الامبراطور الطيب نحو مصر ذاتها ونحو المشروعات والأعمال الإصلاحية والتنظيمية التى يقوم بها سعيد إتماماً لما بدأه أبوه (محمد على) .

وأكد (ساباتيه) فى خطابه أن الإمبراطور — من أجل نجاح هذه المشروعات (ومنها مشروع القناة) — لن يرضى على (محمد سعيد) بتشجيعه بل وبمعاونته^(٣) .

وورد سعيد على الامبراطور (نابليون الثالث) بمناسبة هذا الانعام معبراً عن امتنانه وشكره ، مؤملاً أن ينال من الامبراطور التأييد الكامل لمشروع توصيل البحرين وهو المشروع الذى أوضح (سعيد) أنه سوف يعود بالفائدة على تجارة وصناعة الدول الأوروبية جميعاً والذى عهد بتنفيذه إلى شركة عالمية استمراراً لسياسة أبيه فى الاهتمام بالمشروعات العامة^(٤) .

موقف اسمان سيمونين من الامتياز :

وما دمتا بصدد الحديث عن الامتياز الأول فانه يحدر بنا أن نعرف رأى

(١) الأوراق الإنجليزیه مدار الوثائق التاريخیه ، F. O. 78-1156, No. 2.

From Bruce to Clarendon, 20 February 1855.

Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, p. 57. (٢)

De Lesseps . Lettres, journal ... T. I, p. 78-79 (Journal à (٣)

Mme. Delamalle, le 22 Dec. 1854.

Ibid, p. 88 (à Mme Delamalle le 5 Janvier 1855), Roux, (٤)

J. Ch.: L'Isthme et le Canal ... I, p. 258.

السان سيمونيين في هذا الامتياز ، فانه بعد أن وصلت أباؤه إلى جمعية دراسات قناة السويس عن طريق (ارليه دوفور^(١)) عبروا عن غبطتهم بالوصول إلى هذه النتيجة بمتل هذه السهولة ، ففي رسالة بتاريخ ٢٧ يناير ١٨٥٥ عبر (دوفور فيرونس) لزميله (نجريللى) عن سروره ورضاه عن الامتياز الذى حصل عليه (دى لسبس) والذى أرفق (دوفور) بخطابه صورة منه ، إلا أن الأمر الذى كان يلقى (دوفور) من هذه الخطوة هو أن الذى حصل على الامتياز شخص (فرنسى) « مما يجعل المشروع يبدو كأنه مشروع فرنسى بحث ويهم الفرنسيين وحدهم ... » فيفقد مشروع القناة الصفة التى كان السان سيمونيون يريدون أن يبدو بها منذ البداية وذلك بأن يظهر كمشروع عالمى تتم به أقطار أوروبا جميعا وليس كمشروع فرنسى حسب فلا يحدف الخطر بالمشروع بسبب استئثاره الإنجليز ضده على نحو ما استنتجته (دوفور) - كما قال - من المقالات التى نشرتها جريدة (التيمس) وكلها ضد مشروع القناة ، وذلك عندما كان رأى العام الإنجليزى يخشى أن تستر فرنسا وراء مشروع القناة لىكى تثبت أقدامها فى مصر وتضع البلاد تحت سيطرتها متلبها فعملت فى الجزائر . وهكذا لم يجد السان سيمونيون فى الامتياز من عيب سوى أنه - كما يقول (دوفور) - صدر لشخص بمفرده لاهيئة تتمثل فيها الدول الأوروبية كما هو الحال فى جمعية دراسات قناة السويس^(٢) . وليس أدل على رضا السان سيمونيين عن الامتياز الأول فى ذاته وعماء فيه من مواد وما تضمنه من تسهيلات وامتيازات من أنهم فكروا فى تحويل هذا الامتياز إلى جمعية الدراسات بدلا من (دى لسبس) وحده ، وعرضوا ذلك على (دى لسبس) مقابل تعريضه بمبلغ كبير من المال ، إلا أن (دى لسبس) رفض العرض بعد أن صار هدفه الاستئثار بالمشروع دون جمعية الدراسات^(٣) .

(١) سبقت الإشارة فى ص ١٧٩، ٢١٣ إلى أن (دى لسبس) بعث بصورة من هذا الامتياز إلى (ارليه) ووصله فى ١٤ ديسمبر ١٨٥٤ وأبلغها بدوره إلى بقية أعضاء جمعية الدراسات .

(٢) الوثائق المنسوبة Lettre de Dufour à Negrelli le 27 Jan.1855.

(٣) الوثائق المنسوبة No 830, de Huber à Comte Buol le 17 Mai

رحلة (دى لسبس) الاستكشافية في برزخ السويس .

ذكر ما أن الوالى (محمد سعيد) منح (فردينان دى لسبس) في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ الامتياز بحفر قناة السويس إلا أنه لم يصدر العقد الرسمي الذي يحول (لى لسبس) حقراً قانونية إلا بعد ستة أشهر تقريباً (في ١٩ مايو ١٨٥٥) ذلك أن الوالى - رغم رغبته في إتمام مشروع القناة - لم يشأ أن يصدر فرمان الأول إلا بعد أن يحيط نفسه ببعض الضمانات سواء أكانت هذه فنية من حيث ضرورة التأكد من إمكان تنفيذ المشروع ، أم سياسية من حيث عدم إثارة صعوبات مع الدول . ولتوفير الضمانات الفنية طلب الوالى من (دى لسبس) أن يشرع في دراسة منطقة البرزخ لمعرفة إمكانيات تنفيذ المشروع ، وطلب (دى لسبس) من الوالى أن يأذن لمهندسيه (لينان) و (مارجيل) برفاقته في رحلته الاستكشافية التي أزمع القيام بها إلى منطقة البرزخ فقد كان (دى لسبس) على علم بخبرة (لينان) بالمنطقة التي سوف تشقها القناة بعد الدراسات والبحوث العديدة التي قام بها (لينان) في هذه المنطقة سنوات طويلة . فيقول (دى لسبس) « إن (لينان) يعرف البرزخ شبراً شبراً إذ قام فيه عدة مرات بدراسات تتم عن علم وذكاء وهذه الدراسات هي أساس رحلتنا الاستكشافية ، ولذلك فإنه من الصعب الاستغناء عن معاونه والاستعانة بغيره في مسألة تقرير اتجاه القناة البحرية الملاحية وترعة الماء العذب المتفرعة من النيل ^(١) » ولقد نوه (دى لسبس) في مذكرته المؤرخة في ١٥ نوفمبر عام ١٨٥٤ بالأعمال التي قام بها (لينان) في مشروعات القنوات عامة ومشروع القناة بين البحرين على وجه الخصوص ، عندما قام ببحوث عديدة في منطقة البرزخ وفكر قبل غيره في شق قناة مباشرة تصلح للملاحة السفن الكبيرة بين الفرما والسويس ^(٢) .

أما (مارجيل) فقد كانت له خبرة واسعة بالمنشآت المائية ، كما قام ببحوث

(١) Linant : Mamoires sur les principaux ... p 237 (Lettre

de De Lesseps à Arlès Dufour en 16 Jan. 1855)

Voisin . Le Canal de Suez ... , T. I, p. 6.

(٢)

عديدة عن التيارات البحرية والرواسب الساحلية ، وكان (موحيل) علامة على ذلك يؤمن بإمكان شق قناة في برزخ السويس بسهولة .

ورغم أن الوالى حاول أن يثني (دى لسبس) عن اصطحاب (موحيل) مع (لينان) في هذه الرحلة الاستكشافية لصعوبة التوفيق بينهما ، إلا أن (دى لسبس) أصر على اصطحابهما معاً نظراً لأهمية المشروع (١) .

وإذا كان (دى لسبس) قد اصطحب معه كلا من (لينان) و (موحيل) إلا أن (لينان) هو الذى تقدم الركب لإمامه وخبرته الواسعة بكل أنحاء البرزخ خصوصاً وأنه كان يحمل معه دراساته وبحوثه ومعاييسه التى قام بها وحطته التى وضعها وغير ذلك من الأعمال التى أنجزها وحده أو بالاشتراك مع (وردالو) أحد مهندسى جمعية دراسات قناة السويس ، كما عرفنا في عام ١٨٤٧ ، وكذلك خريطته التفصيلية للبرزخ ، وكانت هذه الأعمال جميعاً هى المرشد الذى اهتدى به (دى لسبس) ومن معه في أثناء هذه الرحلة (٢) .

وفي ٢٣ ديسمبر ١٨٥٢ غادر (دى لسبس) ومن معه القاهرة وبصحبتهم القنصل الفرنسى (ساباتيه) متجهين إلى السويس حيث قاموا بدراسة ميناء السويس ومدى صلاحيته لتسكون عنده لإحدى نهايتى القناة بين البحرين ، وفي ٣١ ديسمبر اتجهت البعثة نحو الشمال متتبعين آثار القناة القديمة التى كانت تصل النيل بالبحر الأحمر في العصور السالفة ، وفي الطريق كان (دى لسبس) يجتمع برفاقه لتبادل الآراء بخصوص مشاهداتهم أثناء الرحلة ومناقشة وجهات النظر المختلفة بشأن الأبعاد التى ستكون عليها القناة المزمع حفرها ، ومحاولة تكوين فكرة مبدئية عن تكاليف المشروع ، وعندما وصلوا إلى بحيرة التمساح في ٢ يناير ١٨٥٥ اقتنع (دى لسبس) بصواب رأى الذى نادى به (لينان) لإنشاء ميناء داخلي على بحيرة التمساح ، واستمر الركب في طريقه نحو الشمال حتى وصل إلى الفرما في

(١) De Lesscps Souvenirs ... T. II, p. 82, Lettres, 'journal

... T. I, p. 67

(٢) Linant Memoires sur les Principaux Tr. p. 237, Mazuel

L'Oeuvre Geogr. de Linant, p. 340.

١٠ يناير ١٨٥٥ وبذلك انتهت الرحلة وعادوا منطقة البرزخ عائدين إلى القاهرة
فصلوها في ١٥ يناير (١).

وقد افتتح (دى لسبس) بعد زيارته للبرزخ بأن حفر قناة تصل بين البحرين
لم يعد نهائياً موضع شك، ولكن كان الواجب عليه كذلك أن يفصل في موضوع
اختيار أحد المشروعات لتوصيل البحرين (المباشر أو غير المباشر) وتفضيله على
آخر من حيث سهولة التنفيذ وتفوق المزايا بالنسبة للإحالة والاستغلال، وقد
عهد (دى لسبس) بهذه المهمة — مهمة المفاضلة بين المشروعين المباشر وغير
المباشر — إلى المهندسين (لينان) و (موجيل) (٢)، فعهد إليهما بمجرد عودته إلى
القاهرة — بعمل دراسة شاملة عن المشروعين وإظهار المزايا أو العيوب والصعوبات
التي تحيط بتنفيذ كل منهما، وحدد (دى لسبس) تعليماته إلى (لينان) و (موجيل)
في تسعة عشر بنداً لكي ينتجوا على أساسها المهمة التي عهد إليهما بها (٣)، ولكي
يتخذوا من هذه التعليمات أساساً لوضع (مشروع تمهيدى) لتوصيل البحرين.

وفي هذه التعليمات طلب (دى لسبس) من (لينان) و (موجيل) بحث مدى
صلاحية ميناء السويس كمدخل للقناة على البحر الأحمر والأعمال التي يلزم القيام بها
في هذه المنطقة، ثم تحديد الاتجاه الذي تسير فيه القناة من السويس إلى البحيرات
المره ومنها إلى بحيرة التمساح، والأعمال التي يجب تنفيذها لإنشاء ميناء داخلي
على هذه البحيرة الأخيرة، ثم تحديد اتجاه سير القناة من بحيرة التمساح إلى بحيرة
المنزلة والأعمال الضرورية التي يلزم تنفيذها على طول بحيرة المنزلة أو في داخلها،
وبحث مدى صلاحية مصب الفرع البيلوذى القديم ليسكون منفذاً للقناة على البحر
المتوسط وتحديد الأعمال التي يجب القيام بها في هذه المنطقة حتى يمكن مواجهة

De Lesseps . Lettres, journal .. T. I, p. 79-122. (١)

Desplaces . Le Canal de Suez, p. 24. Roux, J Ch. (٢)
L'Isthme ... I. p. 259.

Instruction à MM Linant et Mougel, pour le projet d'un (٣)

Canal Maritime de la Mer Rouge à la Méditerranée et d'un
Canal d'Alimentation dérivé du Nil, Caïre en 15 Jan. 1855 :
De Lesseps . Souvenirs ... T. II, p. 123.

الاعتراضات التي تثار في وجه المشروع على أساس تراكم الرواسب عند فتحة القناة على البحر المتوسط ، وعهد (دى لسبس) إلى (لينان) و (موجيل) بتوجيه عناية خاصة في تقريرهما إلى هذه النقطة بالذات والاستناد في إبداء رأيهما على أداة هوية وإحصاءات دقيقة .

ولقد طالب (دى لسبس) منهما أيضاً بمحاولة تقدير تكاليف حفر القناة الملاحية تقديرًا مبدئيًا والمدة اللازمة لشق هذه القناة حتى تصبح صالحة للإلاحة ، وكذلك دراسة مشروع ترعة الماء العذب المتفرعة من النيل وتكاليف حفرها والمدة التي يستغرقها حفرها . كما عهد (دى لسبس) إلى (لينان) و (موجيل) بدراسة التلال الرملية القائمة في البرزخ والتأكد مما إذا كانت متحركة بحيث تهدد القناة بين البحرين بالانطمار في المستقبل ، وطلب (دى لسبس) من المهندسين كذلك إبداء رأيهما في الأدوات والمهمات التي تلم لأعمال الحفر واقتراح طريقة استحضارها والجهة التي تحلب منها بسهولة وبأقل التكاليف . وفي ختام تعليماته كلف (دى لسبس) (لينان) و (موجيل) بتقديم مشروع تمهيدى للقناة مرفقاً برسم تفصيلية في أقرب فرصة ممكنة (١) ، فقد كان (دى لسبس) يريد العودة إلى أوروبا ليعرض على الرأي العام الأوروبي نتائج مساعيه وجهوده في مصر ولكي يستطاع اقناع الرأي العام في أوروبا بتأييده وتأييد مشروعه أراد (دى لسبس) أن يسافر إلى أوروبا محوذاً بمختلف الوسائل التي تمكنه من إقناع الرأي العام بالمروع وعظمته وفائدته وإمكان تنفيذه (٢) . وبعد أن عهد (دى لسبس) إلى (لينان) و (موجيل) بهذه المهمة الهندسية الفنية عاد مصر في ٢٧ يناير ١٨٥٥ إلى القسطنطينية لكي يبذل من أجل المشروع جهوداً سياسية دبلوماسية بالحصول على موافقة حكومة الباب العالي على الامتياز الذي منحه له الوالي في ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ .

* * *

Ibid, p. 123-127

(١)

Desplacés Le Canal de Suez, p. 25'

(٢)

Roux, J. Ch. L'Isthme ... T. I, p. 259,

المشروع التمهيدي (Avant-Projet)

ويبدأ (دى لسبس) يبذل مساعبه في القسطنطينية أتم (لينان) و (موجيل) بحوثهما ووضعاً للمشروع التمهيدي الذي طلبه (دى لسبس) منهما ، وسلاها اليه في ٢٠ مارس ١٨٥٥ وكان قد عاد إلى مصر من القسطنطينية منذ ١٥ مارس . وقد عبر (دى لسبس) عن ارتياحه ورضاه عن محتويات المشروع التمهيدي^(١) ، فقد صار في إلهامه الاعتماد على هذا التقرير الفني في إفتاح أصحاب رؤوس الأموال والفنيين في أوروبا بوجهة نظره بخصوص هذا المشروع وسهولة تنفيذه . ولقد رفع (دى لسبس) نسخة من هذا المشروع إلى الوالي ، وحمل نسخة أخرى معه إلى فرنسا عندما سافر إليها في مايو ١٨٥٥^(٢) .

وفي هذا التقرير الذي وضعه (لينان) و (موجيل) ذكر المهندس تاريخ القنوات التي كانت تستخدم في توصيل البحرين في العصور السابقة كما راحا يتحدثان عن الأبحاث التي قام بها مهندسو الحملة الفرنسية والنتائج التي وصل إليها هؤلاء بخصوص اختلاف مستوى البحرين ، ثم الأبحاث التي قام بها المهندس الفرنسي (بوردالو) باسم جمعية دراسات قناة السويس في عام ١٨٤٧ واشترك معه فيها (لينان) ، وهي تلك الأبحاث التي هدمت الفكرة الخاطئة التي كانت مسيطرة على عقول القدماء وأكدتها بعثة الحملة الفرنسية ، فأثبتت أبحاث ١٨٤٧ عدم وجود فرق يذكر بين مستوى البحرين المتوسط والآخر .

ونناول (لينان) و (موجيل) في تقريرهما بعد ذلك شرح الظروف الطبيعية لبرزخ السويس ، وكيف أن هذه الظروف تساعد على سهولة تنفيذ مشروع قناة ملاحية مباشرة من حيث وجود منخفض طولى يخترق البرزخ كما يتمثل في البحيرات المرة وبحيرة التمساح تسهيلات تساعد في شق القناة الملاحية والبحيرات المرة تعتبر مراً مائياً طبيعياً لا يحتاج إلى أعمال حفر كما تعتبر خزناً لمعدية القناة بالماء ، أما بحيرة التمساح فإنها بحكم موقعها في منتصف المسافة بين

De Lesseps : Souvenirs ... T. II, p. 171.

(١)

Mazuel . L'Oeuvre ... p. 314.

(٢)

السويس وبيروز يمكن - في حالة شق قناة مائذرة مستقيمة - الاستفادة منها كميناء داخلي تمتد فيه السفن العابرة كل ما تحتاج إليه من مؤن وترهبات .

وبعد أن تتبع المهندسان - في تقربرهما - خط القناة من السويس إلى البحر المتوسط أحدا في منافسة الاعتراضات التي يمكن أن تثار في وجه مشروع القناة المستقيمة ، ونوليا الرد على هذه الاعتراضات وتفنيدها . وتتركز هذه في ثلاثة : أولها الخوف من أن تكون رمال البرزخ محركة (متقلبة) غير ثابتة وبذلك تهدد بطمر القناة بين البحرين ، وثانيها ما يراه البعض من وجود صعوبات لا يمكن التغلب عليها لإشياء بروز مزدوج (Jetée) يمتد من الشاطئ حتى يصل إلى نقطة يصبح عندها عمق مياه البحر ٩ أمتار وذلك لتوفير ممر مائي يكفي للملاحة السفن ودخولها إلى مجرى القناة ، وثالثها ما يساع من أن مياه البحر المتوسط محملة بكميات كبيرة من طمي النيل بحيث يخشى أن تحول هذه الرواسب دون اقتراب السفن من مدخل القناة على البحر المتوسط .

وفد تناول المهندسان في المشروع التمهيدى منافسة هذه الاعتراضات الواحد بعد الآخر ودحضها بحيث لم يدعها مجالاً للشك في أن مشروع القناة المستقيمة بين البحرين لا يحد أية صعوبات أو عقبات من الناحية الفنية . ففيما يختص بالاعتراض الأول أثبت المشروع التمهيدى أن المخاوف التي تثيرها الرمال المتحركة لا أساس لها لأن رمال البرزخ ثابتة ودلل المهندسان على هذا القول ببقاء العلامات التي خلفها مهندسو جمعية الدراسات في عام ١٨٤٧ في مكانها حتى رحله (دى لسبس) الاستكشافية في ديسمبر ١٨٥٤ ويناير ١٨٥٥ وأكثر من هذا فإن بقايا القناة القديمة التي حفرت من أيام الفراعنة والعرب تؤيد ذلك .

أما عن البروز فقد ذكر التقرير أنه ليس هناك صعوبات في تنفيذه وأورد أمثلة متعددة إذ بين المشروع التمهيدى أن حاجزا أقيم في الميناء الفرنسي شربورج Cherbourg طوله ٣٧٦٨ مترو يمتد في البحر حتى يصل إلى نقطة يصبح عمق الماء عندها ١٥ مترا ، كما أُنشئ بروز في بليموث Plymouth بطول ١٢٦٤ متر ويصل إلى عمق يزيد على أحد عشر كيلومترا ، وفي خليج ليون عند رأس الرحاء الصالح يوجد بروز طوله ثمانية كيلومترات ويمتد في البحر إلى نقطة يصبح عمق الماء

عندها ستة عشر متراً . وبين المهندسان أنه إذا كانت هذه الأعمال قد صادفت صعباً بحكم عنف التيارات المائية وقوتها وعمق المياه في المناطق التي أقيمت فيها فإن مثل هذه الصعوبات لن يكون لها وجود على الساحل البيلوزي

أما فيما يختص برواسب النيل فقد أثبت (لينان) و (موجيل) في مشروعهما التمهيدى أن طمي النيل ليس له وجود بين الرواسب البحرية أمام الساحل المصرى ودللا على هذا القول بأن شاطئ بيروز لا يتكون إلا من الرمال فقط وليس فيها أى أثر لرواسب نهريّة .

ومكذا أثبت المشروع التمهيدى أنه ليس هناك عقبات فنية تعترض شق قناة مستقيمة تصل البحرين : المتوسط والأحمر بطريق مباشر .

ثم تحدث المشروع عن ترعة الماء العذب التي تهدف إلى ربط البلاد المصرية بالقناة الملاحية ، على أن تبدأ من النيل وتنفق وادى طوميلات ، وذلك للاستفادة منها في رى الأراضى والملاحة الداخلية وتوفير مياه الشرب اللازمة للعمال الذين سيقومون بالأعمال المختلفة التي تتطلبها القناة الملاحية ومنشأتها ، على أن تتفرع ترعة الماء العذب عند بحيرة التمساح إلى فرعين يتجه أحدهما إلى السويس والآخر إلى بيروز .

ولقد قدر المهندسان - في مشروعهما - نفقات هذه الأعمال بمبلغ ١٨٥ مليون فرنك بحيث يمكن إنجازها في ست سنوات .

هذا هو المشروع التمهيدى الذى حمّله (دى لسبس) معه إلى أوروبا عند سفره إليها ليستند على محتوياته الفنية لإقناع الرأى العام الأوروبى ورجال المال والمهندسين بمشروع توصيل البحرين بقناة مستقيمة بينهما^(١) .

Riti Hist de L'Isthme de Suez, p. 114-118, (١)

De Lesseps · Souvenirs ... T II, p. 189-192.

(Analyse de L'Avant projet de MM. Linant et Mougel en date du Caire le 20 Mars 1855) .

الفصل التاسع

مساعي دى لسبس في الآستانة

رحلة (دى لسبس) الى الآستانة .

لما كان الامتياز الأول قد استرط الحصول على موافقة السلطان العثماني قبل الشروع في تنفيذ مشروع القناة ، فقد ترك (دى لسبس) المهندسين (لينان) و (موجيل) يعملان في إعداد (المشروع التمهيدى) وغادر القاهرة في أواخر يناير ١٨٥٥ إلى الآستانة من أجل السعى للحصول على موافقة السلطان العثماني على الامتياز الذى أصدره له الوالى ، وذلك قبل البدء فى الأعمال التى يستلزمها تنفيذ مشروع القناة .

وفبل رحيل (دى لسبس) بذل والى مصر محاولات عدة لإقناع حكومة الباب العالى بالمشروع ، فكتب (سعيد) فى ٨ ديسمبر ١٨٥٤ إلى ناظر الخارجية العثمانية منوها « بما فى حفر القناة من المنافع والمزايا الظاهرة ، وأنه قد اقترح البعض حفرها بواسطة شركة عمومية بشرط ألا يصرف من الخزانة المصرية شيء بل يدفع لها ١٥٪ من إيراداتها السنوى وتترك للحكومة المحلية بعد مضى تسع وتسعين سنة ليخلص إيراداتها كله للخزانة المصرية . . . وهذا الاقتراح لا يعنى تنفيذ المشروع بواسطة دولة أو شركة تابعة لدولة بعينها ، وإنما يعنى تنفيذه بواسطة شركة عمومية . . . »

وقد أشار (سعيد) فى خطابه المذكور إلى الفوائد التى يمكن أن تعود من وراء حفر هذه القناة ، حيث تصبح منطقة السويس « ممرآ تجارياً يشمله العمران والرقى فى ظل جلالة السلطان ، ويدر على الحكومة المحلية والأهالى على السواء منافع عامة . . . »

ونفى (سعيد) فى هذه الرسالة أنه اتخذ قراراً فى هذا الشأن وأعلن أنه إنما

يعرض الأمر على حكومة الباب العالي ، فإذا حاز القبول فإنه يشرع في تنفيذ المشروع^(١) .

وكتب (سعيد) خطاباً آخر بعث به إلى الصدر الأعظم في ٢٨ ديسمبر ١٨٥٤ راجياً أن يعاونه من أجل الحصول على موافقة السلطان العثماني على مشروع القناة^(٢) .

ولكن انجلترا كانت تتمتع بالنفوذ الأعلى في الآستانة عن طريق سفرها (لورد سترا تفورد دي رد كليف Stratford de Redcliffe) الذي كان ذا تأثير قوى على أعضاء الحكومة التركية بوجه عام ، وعلى (رشيد باشا) الصدر الأعظم بوجه خاص ، حتى لقد كان يطلق على السلطان عبد الحميد اسم (عبد الكاننج) ، كما كان يطلق على (لورد سترا تفورد) لقب (السلطان سترا تفورد)^(٣) .

وكان المعروف أن سياسة الحكومة الإنجليزية التقليدية تقوم على معارضة مشروع القناة لأسباب سبق ذكرها ، ولذلك فقد أسرع (رشيد باشا) في يناير ١٨٥٥ باستطلاع رأى السفير الإنجليزي في مشروع القناة الذى طلب وإلى مصر موافقة حكومة الباب العالي عليه ، وذلك حتى يمكن الاسترشاد بوجهة النظر الإنجليزية في إعداد الرد على طلب (سعيد) في أثناء اجتماع مجلس الوزراء العثماني^(٤) .

ورغم أن السفير الإنجليزي لم يكن قد تلقى بعد من حكومته تعليمات بخصوص

(١) الأوراق المركبة بدار الوثائق التاريخية — سجل رقم ١٨ صادر عابدين ترجمة الخطاب التركي رقم / ٥٨ المؤرخ ١٧ ربيع الأول ١٢٧١ هـ موالى مصر إلى ماطر الخارجه .
(٢) الأوراق المركبة بدار الوثائق التاريخية — سجل رقم ١٧ صادر عابدين .
ترجمة الكتاب التركي رقم ١٠ المؤرخ ٧ ربيع الآخر ١٢٧١ هـ موالى مصر إلى الصدر الأعظم .

(٣) دكتور محمد فؤاد شكرى . مصر والسودان ص ٣٤ ؛

Seifed-Dean . England's Opposition ... p. 34.

(٤) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية F. O. 352-41-Pera January 7th. 1855 (Mr. E. Pisani to Viscount Stratford de Redcliffe, Extract) .

المشروع وموقفها من الخطوة التي اتخذها (سعيد) بالمرافقة على حفر القناة .
فإن (لورد ستراتفورد) تصرف على مسؤوليته الخاصة بما يتفق مع السياسة
التقليدية للحكومة الإنجليزية ، وعارض بشدة موافقة الحكومة على مشروع القناة
وطلب من الصدر الأعظم أن يعارض مشروع القناة ويوصى إلى مصر — في
نفس الوقت — بحد الخط الحديدي إلى السويس (١) ، ولقد وافق (رشيد باشا)
على وجهة نظر السفير الإنجليزي ووعده بأن يكتب إلى وإلى مصر بالتخلي عن فكرة
مشروع القناة وأن يمد الخط الحديدي إلى السويس . ولقد رفع الصدر الأعظم
إلى السفير بطريق سرية صورة من الرد الذي بعث به إلى (سعيد) في ١٠ فبراير
١٨٥٥ واستجاب فيه لرغبة السفير الإنجليزي ، فأشاد الصدر الأعظم في هذه
الرسالة إلى (سعيد) « بالمنافع والمزايا التجارية والسياسية التي تعود من وراء
السكة الحديدية وذكر أن الدولة العليا تعتبرها من المشروعات التي ترغب في تحقيقها » ،
ثم دعا وإلى مصر إلى بذل كل ما يمكنه من جهد لاتمام الخط الحديدي بين
الاسكندرية والقاهرة قبل ميغاده المحدد ، بل ومدته إلى السويس « نظراً لآزومها
الحقيقي » (أي السكة الحديدية) ، أما مشروع القناة فقد اعترف (رشيد) بأنه فكره
عظيمة « إذا أمكن تنفيذها أحدثت في عالم التجارة انقلاباً يؤدي إلى تسهيلات
تجارية عظيمة » ولكن كان من رأيه أن « هذه القناة سوف تفقد أهميتها وضرورتها
بجانب السكة الحديدية ، وأنه من الصعب تنفيذ المشروعين في وقت واحد حيث
نستأثر المسألة الحالية (الحرب ضد روسيا) بكل الجهود » . كما طلب الصدر الأعظم
من (سعيد) أن يوافيه ببيانات مفصلة عن الشركة التي سيعهد إليها بتنفيذ مشروع
القناة (٢) .

Seifed-Dean, p. 34.

(١)

F O 352-31, Pera, Jan 14th. 1855 (From Pisani to Visc-
count Stratford)

(٣) الأوراي الركبة بدار الوثائق الخارجية: المخطوط رقم ١٢٩ عايدس . ملف الصدارة -
شهر جمادى الأولى ، رجمة الوثيقة الركبة المؤرخه ٢٢ جمادى الأولى ١٢٧١ هـ (١٠
فبراير ١٨٥٥) من (مصطفى رشيد) الصدر الأعظم إلى (سعيد باشا) ، وقد أبلغ لورد
(كلاريندون) وزير خارجيه انجلترا بهذا الرد في ١٢ فبراير ١٨٥٥ Seifed-Dean, p. 35

ولسكن رد (رشيد باشا) هذا لم يصل إلى مصر إلا بعد أن غادرها (دى لسبس) إلى الآستانة، فقد قدر (سعيد) و (دى لسبس) أنه من أجل الحصول على موافقة حكومة الباب العالي على مشروع القناة لا بد من بدل بعض المساعي في دوائر الحكومة العثمانية ذاتها وعدم الاكتفاء بالمكاتبات الرسمية للوصول هذا الهدف .

ولذلك فقد غادر (دى لسبس) مصر في ٢٧ يناير ١٨٥٥ في طريقه إلى الآستانة يحمل صورة المذكرة التي قدمها إلى (سعيد) في ١٥ نوفمبر والاسس التي سوف يقوم عليها تنفيذ المشروع وتضمنها الامتياز الأول، وكان يحمل خطابات توصية من (سعيد) إلى كل من الصدر الأعظم و (كامل باشا) رئيس مجلس السلطان وزوج شقيقة (سعيد)، وفد أوصى (سعيد) الصدر الأعظم (رشيد باشا) بمساعدة (دى لسبس) في مساعيه للحصول على موافقة السلطان على مشروع القناة وهو المشروع الذي كان يراه (سعيد) « مشروعاً خيراً ذا منافع كثيرة بالنسبة لمصر وسالماً من الأضرار سواء أ كان ذلك في الحاضر أم في المستقبل » (١) .

كما طلب من (كامل باشا) أن يستضيف (دى لسبس) ويحسن وفادته وأن يبذل مساعيه لتأييده في الحصول على الأمر العالي بالموافقة على المشروع (٢) .

وفد كان (دى لسبس) يأمل ألا يصادف عهبات في مساعيه لدى الحكومة العثمانية وأن تكلل جهوده بالنجاح بسرعة، حيث كان يرى أن الوالي قد منحه الامتياز منذ أكثر من شهرين ولم ير أي اعتراض عليه خلال هذه الفترة وهي كافية - في نظره - لأن يبحث المشروع من كافة جوانبه (٣)، وفي ١٠ فبراير ١٨٥٥ وصل (دى لسبس) إلى الآستانة (٤) . وقد مهد بندي (Benedetti)

(١) الأوراق البركة : سجل رقم ١٧ صادر عايدس . ترجمة السكيات البركي رقم / ١٦ المؤرخ ٥ جمادى الأولى ١٢٧١ هـ (٢٤ يناير ١٨٥٥) من وإلى مصر إلى الباب العالي .

(٢) الأوراق البركة . سجل رقم / ١٨ صادر عايدس . ترجمة السكيات البركي رقم ١٧٤ المؤرخ ٥ جمادى الأولى ١٢٧١ هـ (٢٤ فبراير ١٨٥٥) من وإلى مصر إلى (كامل باشا) .

(٣) Desplaces, p. 26.

(٤) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق الخارجية : F. O. 352-41, Pera, Feb. 10th. 1855 (Mr. Pisani to Vis, Stratford de Redcliffe) ,

سفير فرنسا في الآستانة السبيل لاجتماع (دى لسبس) بالصدر الأعظم ، وقد تم هذا الاجتماع في صبيحة ١٢ فبراير ١٨٥٥ وسلم (دى لسبس) (لرئيد باتشا) الخطاب الذي زوده به (سعيد باتشا) وأرفق به الترجمة التركية لمذكورة (دى لسبس) عن مشروع توصيل البحرين المؤرخة في ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ وكذلك نص الامتياز الذي جاء (دى لسبس) إلى الآستانة من أجل الحصول على موافقة الحكومة العثمانية عليه . وقد استمر الاجتماع ساعتين ، اطلع (دى لسبس) حلالهما (رسيد باتشا) على هذه الوثائق ، وأعرب عن رغبته في ألا تطول إقامته بالعاصمة التركية أكثر من عشرة أيام ، وعن رجائه في أن يحصل خلال هذه المدة على موافقة الحكومة العثمانية على المشروع .

وفد أفضى (دى لسبس) (لرئيد باتشا) في هذا الاجتماع كذلك بما يحول في حاطره من مخاوف من أن تكون معارضة السفير الإنجليزي في الآستانة هي العقبة الوحيدة التي تصادف مشروع القناة وتحول دون موافقة الحكومة العثمانية على تنفيذه رغم مزاياه الواضحة ، وحاول (دى لسبس) أن يؤثر على الصدر الأعظم فعبّر عن أمله في ألا تتغلب جهود السمر الإنجليزي على رغبة (رئيد باتشا) في ارضاء «أمير مستنير يعتبر اليد اليمنى للإمبراطورية العثمانية» وقال ان على الصدر الأعظم أن يختار بين «رضاء والى مصر الذى تحتاح الدولة العثمانية إلى صداقته في ظروفها الحالية (حرب القرم) وبين غضب بمنل دولة أجنبية سرعان ما يروى» وحاول (دى لسبس) كذلك في مقاومته لتأثير الإنجليزي على الحكومة العثمانية أن يوضح لهذه الأخيرة بأن الحكومة الفرنسية تؤيد المشروع ، ويجب على الحكومة أن تراعى رغباتها ما دامت هذه الحكومة تريد أن تراعى شعور هذه أو تلك من الدول الأوروبية^(١) ، خصوصاً وأن فرنسا - كما ذكر (دى لسبس) للصدر الأعظم - كانت تسعى من أجل المحافظة على هيبة السلطان واستقلاله في الوقت الذى كانت انجلترا تدعى فيه أن من حق والى مصر (عباس) أثناء أزمة التنظيمات العثمانية المعروفة (١٨٥١ - ١٨٥٢) تنفيذ مشروع الخط الحديدى بين الاسكندرية والقاهرة بدون الحصول على موافقة السلطان .

وحاول (دى لسبس) أن يبين أن مشروع القناه يفيد الامبراطورية العثمانية ذاتها ، حيث أنه يوضح للدول الأوروبية جميعاً أن الامبراطورية العثمانية تسير في طريقين التقدم والمدينه وأنها لا تنقصها عناصر الحيوية ، كما أوضح أنه على الرغم من أن المشروع يحقق مصالح فرنسا البحرية والتجارية فإن الحكومة الفرنسية لم تنسأ التدخل رسمياً وأنه لذلك يرجو ألا يكون جزاؤها رفض مشروع تؤيده وتحبذه الدول جميعها (١) .

واحتتم (دى لسبس) حديثه مع الصدر الأعظم بأنه إن لم يحصل على موافقة الحكومة العثمانية على المشروع خلال هذه المدة فإنه سوف يعود إلى مصر لاتخاذ الترتيبات اللازمة لتنفيذ المشروع الذى يعتزم الباشا تنفيذه حتى لو لم تحصل موافقة حكومة السلطان (٢) .

وعقب هذا الاجتماع ، أسرع (رشيد باشا) ففعل إلى السفير الانجليزى فاصيل الحديث الذى دار بينه وبين (دى لسبس) وطلب مشورة (لورد ستراتفورد) في المسلك الذى يتخذه إزاء المشروع (٣) ، وحاول (رشيد باشا) أيضاً أن يتعرف على وجهة نظر (لورد ستراتفورد) وذلك خلال المأدبة التى أقامها (رشيد باشا) فى اليوم التالى (١٣ فبراير ١٨٥٥) تسكرياً لرحيل (البارون دى بروك) السفير النمساوى عن الأستانة بمناسبة تعيينه وزيراً للبالية النمساوية ، إلا أن السفير الانجليزى تمسك بموقف المعارضة لمشروع القناه ، ولذا أحس (رشيد باشا) بخرج موفقه لأن (ستراتفورد) لا يمكن أن يعارض بصفة رسمية مشروع القناه ، فهدأ ألح على السفير الانجليزى فى ١٨ فبراير ١٨٥٥ أن يبلغه رسمياً وجهة نظر حكومته نحو مشروع القناه لعرضها على مجلس الوزراء العثمانى فى الاجتماع الذى كان ينتظر عقده خلال أيام فلأجل لبحت المشروع (٤) .

(١) Ibid

(٢) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق المارمحه . F. O. 352-41, Pera, Feb. 12th, 1855 (Mr. Pisani to Viscount Stratford)

(٣) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق المارمحه : Ibid.

(٤) F. O. 352-41, Pera Feb. 18th. (Mr. Pisani to Vis. Stratford) .

وفي ١٩ فبراير ١٨٥٥ حظى (دى لسهبس) بمقابلة السلطان العثماني وفي نفس اليوم رفع مذكرة إلى مجلس الوزراء العثماني ردد فيها ما سبق أن ذكره (لرشييد باشا) فعبّر عن مخاوفه من أن يكون البلاط (غير الرسمية) التي يبدىها بمثل انحلتها أثرها في قرار المجلس ، وأشار إلى أن انحلتها سبق أن أعلنت أن مشروع الخط الحديدي لا يحتاج إلى موافقة السلطان بينما وقفت فرنسا إلى جانب السلطان ، وها هي فرنسا تؤيد مشروع الخط الحديدي الذي تريده انحلتها وكذلك مشروع القناة الذي يحقق المصالح التجارية والبحرية لدول العالم أجمع وفي نفس الوقت يقوى مركز الإمبراطورية العثمانية^(١).

وأخيراً حل يوم اجتماع مجلس الوزراء العثماني الذي تحدد له يوم ٢٢ فبراير ١٨٥٥ ، وفد أحسن (ستراتفورد) - كما كتب إلى وزير الخارجية الانجليزية في ذلك اليوم - أن معظم أعضاء المجلس يميلون إلى الموافقة على مشروع القناة^(٢).

وأراد لورد (ستراتفورد) أن يؤثر على الوزراء العثمانيين ويوحى إليهم بأن يعارضوا مشروع القناة ، فأوفد أحد رجال السفارة الانجليزية ويدعى (بيراني Pisan) لمقابلة (رشييد باشا) قبل اجتماع المجلس بساعات قليلة حتى ينقل إليه تعليمات السفير الانجليزي والأسباب التي تحمله على معارضة مشروع القناة وتتلخص أوجه المعارضة هذه في أن تنفيذ المشروع يتطلب أموالاً ضخمة لا تستطيع خزنة مصر تحملها خاصة وأن الحرب (القرم) دائرة الرحي وتستأثر بكل جهود وموارد الإمبراطورية ، كما أن النجاح في تنفيذ المشروع أمر متشكك فيه وفائدته لمصر غير مؤكدة^(٣). وقد أرفق (ستراتفورد) بهذه التعليمات رسالة كان قد أرسلها (لورد كلارندون) وزير خارجية انحلتها إلى (بروس) فنصل انحلتها في مصر في ٥ يناير ١٨٥٥ وفيها يطلب وزير الخارجية من القنصل الانجليزي لإبلاغ والي

(١) الأول: الإنجليز به بدار الوثائق الخارجية : Note pour le Conseil de S. M. I. le Sultan, Signé F. de Lesseps. 19 Fev. 1855, piece-jointe à la lettre de Sturtford à Clarendon en let. Mars 1855.

Seifed-Dean, P. 35.

(٢)

Ibid, p 38

(٣)

مصر أن مشروع القناة ليس من الممكن تنفيذه ، وأن من الأفضل الانتظار حتى تبدى الدول جميعاً رأيها فيه . وقد استطاع (بيزاني) مندوب السفير الانجليزي أن يقنع الصدر الأعظم بوجهة نظر (ستراتفورد) وهي التسوية والمطالبة لإرجاء البت في موضوع القناة ، فنطلب الحكومة العثمانية من وإلى مصر أن يوافقها ببيانات تفصيلية عن المشروع لكسب الوقت^(١).

وهكذا استطاع (لورد ستراتفورد) - عندما أرح بتعليقات (كلارندون) إلى (بروس) - أن يدخل في روع أعضاء المجلس العثماني أن موقفه ينفق مع سياسة حكومته الرسمية . ولما كان من المستبعد أن ترفض تركيا رفضاً باتاً صريحاً المشروع مراعاة لخاطر الحكومة الفرنسية ، التي أحاط سفيرها علم الباب العالي بطريقة غير رسمية أن معارضة الحكومة العثمانية ووقوفها في وجه تنفيذ المشروع يسيء إلى امبراطور فرنسا وحكومته ، فقد صارت السياسة المثلى بناء على نصيحة السفير الانجليزي - هي الماطلة والتسوية^(٢). وعلى ذلك فإنه عندما اجتمع المجلس في ٢٢ فبراير ١٨٥٥ لم يلبث أن قرر عدم البت في الموضوع إلا بعد وصول البيانات المطلوبة من وإلى مصر^(٣). وهكذا كسبت انجلترا الجولة الأولى هذا الصراع الدبلوماسي .

ولم يكن (ديسبس) يعلم بقرار مجلس الوزراء العثماني حتى أسرع يكتب إلى (ريتسيد بانسا) في ٢٤ فبراير ١٨٥٥ بأنه مضطر إلى تأجيل سفره حيث أنه يحصل على الرد الذي ينتظره وإلى مصر من حكومة الباب العالي ، ثم حاول (ديسبس) أن يفتد ما ذهب إليه المجلس العثماني من أنه أرجأ اتخاذ قرار في المشروع لحين وصول إيضاحات وبيانات تفصيلية من وإلى مصر فقال إنه كان يجب طلب هذه البيانات منذ اليوم الأول لوصوله إلى العاصمة العثمانية ، كما أن

(١) الأوراق الانجليزية مدار الوثائق الماربخه : F. O. 352-14, Pera, Feb. 22nd. 1855, M. E. pisani to Viccount Stratford de Redcliffe, from Stratford to Clarendon, 22nd. Feb. 1855 Husny, p. 246

Seifed-Dean, p. 36, Husny, p. 246.

(٢)

Ibid.

(٣)

والى مصر أبلغ الصدر الأعظم بالمشروع منذ ديسمبر ١٨٥٤ كما أعلنه لقناصل الدول فى مصر لاستطلاع رأى حكوماتهم بشأنه ، وحتى تبدى هذه الدول ما يعن لها من ملاحظات قبل عرض المشروع على حكومة الباب العالى ، وإلى جانب ذلك فقد قام اثنان من مهندسى الوالى هما (لينان) و (موجيل) بدراسة البرزخ وفردا أنه لا توجد أية عقبة فنية تقف فى وجه تنفيذ المشروع ، ومنذ ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ إلى أول فبراير ١٨٥٥ لم تتقدم حكومة أوروية بأى اعتراض عليه .

وأعلن (دى لسبس) (لرتيد) أن وجوده فى الآستانة لا يجعل ثمة مبرر لقرار المجلس بطلب بيانات من (سعيد) حيث أن (دى لسبس) يستطيع أن يقدم بنفسه هذه البيانات للمجلس () .

وفد حاول (دى لسبس) وهو الرجل الدبلوماسى أن يستخدم دبلوماسيته فى محاولة لإقناع السفير الإنجليزى فى الآستانة بالتحلل عن معارضته لمشروع القناة على أساس أنها سوف تعود بفوائد جمّة على إنجلترا ذاتها ، وسنحت الفرصة للقاء (دى لسبس) باورد (ستراتفورد) فى مأدبة للعشاء أقيمت فى السفارة الإنجليزية فى ٢٤ فبراير كان (دى لسبس) مدعوا إليها . فطلب السفير الإنجليزى من (دى لسبس) أن يزوده بالوثائق الخاصة بموضوع القناة ، وارسل (دى لسبس) هذه الوثائق إلى السفير الإنجليزى فى ٢٦ فبراير ، وعبر فى رسالته إلى السفير فى هذا التاريخ عن أمله فى ألا يصادف المشروع تلك المعارضة التى لقيها حتى الآن ، خصوصاً وأن والى مصر ذكر له فى رسالة - بتاريخ ١٧ فبراير ١٨٥٥ - أنه حتى هذا التاريخ لم يقدم القنصل الإنجليزى فى مصر أى اعتراض باسم حكومته على مشروع القناة (٢) .

ثم قال : ولاشك أنكم تقدرون أهمية الارتباط الوثيق بين بلدينا ... ذلك

F. O 78-1156, de De Lesseps à S. A. Rechid pacha, No. (١)
7, 24th Feb. 1855.

De Lesseps Lettres, journal ... T. I, p 131, Souvenirs (٢)
de 40 ans T. II, p. 150,

الارتباط الذى يشرفنى أن أكون أحد أنصاره المخلصين ... كما أن سعادتك لا تحبون أن يقال ان انجلترا — التى أعلنت أنها ما امتشقت الحسام ضد روسيا إلا من أجل المدنية وحرية البحار واستغلال أوروبا والمحافظة على كيان الدولة العثمانية وهيبته — تأتى لتعارض بمفردها مشروعاً يهدف قبل كل شيء إلى تخفيف هذه المبادئ (١) .

وحاول (دى لسبس) مرة أخرى فى رسالة منه إلى لورد (ستراتفورد) فى ٢٨ فبراير أن يدعو السفير الإنجليزى إلى التخلي عن معارضته لمشروع الفساف ، على أساس أن تنفيذ المشروع سوف يودى إلى تدعيم الروابط بين إنجلترا وفرنسا من أجل السلام والحضارة، واعتقد (دى لسبس) أن أى سوء تفاهم قد يندشأ بين إنجلترا وفرنسا إنما يكون سببه مصر ، التى لا تريد فرنسا أن تتركها لكمة سائغة لانجلترا ، ولا تريد إنجلترا بدورها أن تتخلى عنها لفرنسا ... وطالما يحيم السلام على العلاقات بين الدولتين لا تفكر أى واحدة منهما فى غزو مصر ، ولكن ما أن تتأزم الأمور بينهما حتى تسعر إنجلترا بضرورة امتلاك مصر للجيلولة دون وصول فرنسا إليها قبلها ، ثم تساءل (دى لسبس) ولماذا إذاً تحاول إنجلترا أن تستولى على مصر ؟ ذلك لأن مصر — على حد قوله — إنما تقع على أفصر طريق ن إنجلترا وممتلكاتها الشرقية .

« وعلى هذا يمكن اعتبار أن ذلك الموقع الجغرافى الممتاز الذى اختصت به الطبيعة مصر هو أساس النزاع بين فرنسا وإنجلترا ، بحيث يمكن أن يزول هذا النزاع لو أن الظروف الجغرافية تغيرت فيمر الطريق إلى الهند بحدود مصر بدلاً من أن يخترق قلبها ، ويصبح مفتوحاً أمام كل أقطار العالم دون أن تتمتع دولة ما بامتيازات خاصة فى هذا الطريق ، وهذا الوضع يمكن تحقيقه بحفر قناة فى برزخ السويس ، وهو مشروع لا يصادف أية عقبات طبيعية ويمكن أن تستخدم فى تنفيذه رؤوس أموال من إنجلترا وغيرها من الدول .

« ولسبق قناة السويس لا تعود مصر مصدر خطرومن ثم لا يكون لاحتلالها

أهمية... وبالتالي ينفض النزاع عليها بين انجلترا وفرنسا ويصير الاتفاق بين الدولتين أمراً محققاً ويتجنب العالم الكوارث التي تحل به نتيجة قيام النزاع بينهما، (١).

تلك إذا كانت الحجج التي ساقها (دي لسبس) في رسالته إلى لورد (ستراتفورد) في ٢٨ فبراير ١٨٥٥ ولكن هذه الحجج لم تزعج السفير الإنجليزي عن معارضته ضد المشروع.

وعلى الرغم من القرار الذي اتخذته مجلس الوزراء العثماني في ٢٢ فبراير بتأجيل بحث موضوع الموافقة على مشروع القناة فقد كان موقف السفير الإنجليزي غاية في الحرج عندما أخذ معارضوه وعلى الأخص (بندقي) سفير فرنسا في الآستانة، ينتقدون موقفه في معارضة مشروع القناة مستندين إلى عدم وصول تعليمات محددة إليه من حكومته تبين له أن يتدخل في الموضوع، وإلى أنه ليس للحكومة الإنجليزية الحق في معارضة مشروع القناة ما دامت لم تتقدم بمعارضة رسمية المشروع منذ اذاعته، كما كان قد أذيع في الوقت نفسه نص حديث دار بين (دي لسبس) و (لورد ستراتفورد) صرح خلاله السفير الإنجليزي بأنه لا يعبر إلا عن رأيه الشخصي فقط، يضاف إلى ذلك أن والي مصر أرسل إلى (دي لسبس) وهو في الآستانة يؤكد أنه حتى ١٧ فبراير ١٨٥٥ لم يقدم القنصل الإنجليزي (بروس) أية معارضة رسمية باسم حكومته لمشروع القناة بعكس ما أدخل لورد (ستراتفورد) في روع الحكومة العثمانية (٢) أن الحكومة الإنجليزية قد فعلت ذلك.

ولم يكن موقف الصدر الأعظم يقل حرجاً عن موقف السفير الإنجليزي، فقد كان (رشيد باشا) موقفاً بأن الاعتراضات التي تقدمها انجلترا لمعارضة المشروع على أساسها لم تكن كافية لأن تجعل حكومة الباب العالي تتحمل معارضة

Lettre de De Lesseps à M. le Viscount Stratford de (١)
Redcliffe, de Constantinople le 28 Fev. 1855, Citée dans : De
Lesseps Egypte et Turquie, p. 44-49.

Seifed- Dean, p. 37, Lettre de De Lesseps à Comte De (٢)

Lesseps en 26 Fev. 1855 : Lettres, journal, I, 130.

(١٦ — قناة السويس)

المشروع أمام امبراطور فرنسا ، وذلك بعد أن أفهم ممثل فرنسا الصدر الأعظم أن معارضة انجلترا لمشروع القناة تسمى إلى امبراطور فرنسا ، وأن الحكومة الفرنسية تتوق إلى تنفيذ مشروع القناة بأسرع ما يمكن ، خصوصاً وأن المشروع لا يكلف الخزنة المصرية شيئاً لأن شركة مساهمة هي التي ستقوم بتنفيذه كما أن المشروع ذو فائدة واضحة لتجارة العالم كله ، حتى أن والى مصر — حسبا يشاع — سوف يتسرع في تنفيذه دون انتظار مرافقة السلطان .

يضاف إلى هذه الصعوبات، أن (كولر Koller) يمثل النمسا ابلاغ (على باشا) وزير الخارجية التركية أن حكومته قد عهدت إليه بتأييد المشروع .

ولذلك لم يكن (رشيد باشا) يريد أن يتردد إلى فرنسا على حساب انجلترا، ولكنه في الوقت نفسه كان يريد أن تكون معارضة رغبة فرنسا قائمة على أساس ومستندة إلى حجج قوية . ولذلك فقد ألح (رشيد باشا) على لورد (ستراتفورد) بضرورة إبلاغه باعتراضات انجلترا رسمياً حتى يمكن أن يستند إليها في النذرع بأن تركيا لا تستطيع أن تجعل مصر سبباً في الإضرار بمصالح انجلترا وهي الدولة التي كان لها فضل إبقاء مصر في حظيرة الدولة العثمانية .

ومع أنه كان من المقرر عودة مجلس الوزراء العثماني إلى الاجتماع في ٢٥ فبراير فندأ أرجأ (رشيد باشا) موعد هذا الاجتماع إلى ٢٨ فبراير حتى تنأح للسفير الانجليزي فرصة الحصول على تعليمات رسمية من لدن حكومته وإبلاغها إلى الصدر الأعظم قبل عهد الاجتماع ، فاذا تعذر على السفير الانجليزي تقديم وجهة نظر رسمية في الموضوع فقد طلب (رشيد باشا) إبلاغه بذلك حتى يستطيع أن يحدد موقفه إزاء (دى لسبس) وممثل فرنسا^(١) . ولم يشأ لورد (ستراتفورد) أن يتألى عن شد أزر حكومه الباب العالي خشية أن تهاجم مقاومتها ، ولذلك فقد اجتمع في يوم ٢٨ فبراير (رشيد باشا) وذلك قبل اجتماع مجلس الوزراء العثماني ببضع ساعات ، وفي هذه الملقابلة عبر (رشيد) للسفير الانجليزي عن رغبته

F. O. 78-1156 from Chabert to Stratford. Feb. 24th, (١)
1855, Seifed-Dean, 37.

في الخروج من هذا المأزق الحرج والتخلص من الورطة التي قد يقع فيها إذا هو أغضب والى مضر وامبراطور فرنسا .

واستطاع السفير الإنجليزي أن يوجد له هذا المخرج على أساس أنه ما دامت الاعتراضات الإنجليزية ضد مشروع القناة تقوم على أساس اقتصادى وتحتاج إلى تبصر وروية فانه يجب لذلك للقيام ببحث دقيق يتناول المشروع من جميع نواحيه والنتائج التي يحتمل أن تترتب عليه وذلك قبل أن تصدر حكومة السلطان رأياً في هذا المشروع الخطير . وعلى هذا الأساس استقر رأى الصدر الأعظم على أن يقترح على مجلس الوزراء العثمانى تشكيل لجنة لبحث المشروع وتقديم تقرير عنه . وعن نتائجها بالنسبة للمصر والباب العالى معاً وذلك عملاً بنصيحة السفير الانجليزى ، وعبر الصدر الأعظم للسفير الانجليزى عن أمله في أن ينتهي هذا الأخير فرصة هذه المهمة التي تستغرقها أبحاث اللجنة ويقدم رسمياً وجهة نظر حكومته بخصوص المشروع (١) .

وقد وافق مجلس الوزراء العثمانى على الفكرة التي اقترحها (رشيد باشا) وقرر في اجتماعه الذي عقده في ٢٨ فبراير أنه قبل الموافقة على مشروع القناة من حيث المبدأ يجب تعيين لجنة تجمع من (دى لسبس) كل البيانات الخاصة بالمشروع وتدرس عقد الامتياز ومواده ، وتلم بكل تفصيلات المشروع ودقائقه ثم تقدم للمجلس تقريراً عن المشروع ، وعلى ضوء هذا التقرير تقرر الحكومة العثمانية ما إذا كانت توافق على المشروع من حيث المبدأ أو ترفضه .

ولقد عاد (رشيد باشا) يكرر للسفير الانجليزى مرة أخرى ضرورة أن تقدم الحكومة الانجليزية وجهة نظرها رسمياً قبل أن تنتهى اللجنة المذكورة من إعداد تقريرها ورفعها إلى حكومة الباب العالى (٢) .

(١) الأوراق الانجليزية (Confidential) from Lord Stratford de Redcliffe to Lord Clarendon, No 155. Ist. March 1855

(٢) الأوراق الانجليزية from Chabert to Lord Startford, 28th. Feb. 1855.

مرفق بخطاب سترافورد الى كلارندون في أول مارس ١٨٥٥ .

وقد اتخذ مجلس الوزراء العثماني هذا القرار على الرغم من أن وإلى مصر. بعث إلى حكومة الباب العالي في ٢٧ فبراير ١٨٥٥ يرد على الاعتراضات التي وجهتها الحكومة العثمانية والإيضاحات التي طلبتها بخصوص المشروع في ١٠ فبراير ١٨٥٥ فأحال الحكومة العثمانية على صورة عقد الالتزام الذي حمله (دى لسبس) معه إلى الآستانة لكي تدرسه^(١).

ولقد غضب (دى لسبس) لقرار مجلس الوزراء العثماني بمنافسة عقد الامتياز إذ اعتبر استصدار هذا الامتياز من صميم أعمال وإلى مصر^(٢) فصرح (دى لسبس) (لرشيد باشا) بأن الهدف من القرار الذي اتخذته المجلس إنما هو التسوية وكسب الوقت وأنه لذلك سيقادر الآستانة على الفور^(٣). وفعلا غادر (دى لسبس) الآستانة في أول مارس ١٨٥٥ ليعود إلى مصر ويقيم إلى جوار (سعيد) حتى يضمن تمسكه بالمشروع فقد خشي (دى لسبس) أن يضعف (سعيد) أمام المعارضة الملحة التي كان (بروس) القنصل الانجليزي في مصر لا يفتأ يثيرها دون هوادة ضد المشروع^(٤).

ولقد نتج عن رحيل (دى لسبس) عن الآستانة أن صارت اللجنة التي قرر مجلس الوزراء العثماني تشكيلها عديمة الفائدة لأن البيانات التي كانت ستدرس على أساسها المشروع كان مفروضا أن تحصل عليها من (دى لسبس) نفسه ، ولذلك فان هذه اللجنة لم تجتمع قط وهكذا يكون بحث المشروع قد أرجىء إلى أجل غير مسمى^(٥).

(١) الأوراق الركبة بدار المحفوظات التاريخية — دهر ١٧ صادر عابدين صورته ترجمة المسكبة ريم ١٨ باريح ٩ محادي الثاني ١٢٧١ هـ (٢٧ فبراير ١٨٥٥) من الجلبات العالي إلى الباب العالي.

(٢) Souvenirs de 40 ans, T. II, p. 158-9.

(٣) F. O. 78-1156, from Chabert to Stratford, Ist. March 1855.

(٤) محمد عبد الرحمن رج : حياة قناة السويس ص ١٤ .

(٥) Seifed-Dean, p. 39.

السان سيمونيون يؤيدون مساعي (دى لسبس) :

وبينما (دى لسبس) يبذل مساعيه في الآستانة من أجل الحصول على مرافقة حكومتها الباب العالي على الامتياز الذي منحه له (سعيد) ، كان السان سيمونيون يقفون وراءه ويشدون من أزره في مساعيه ، وذلك عن طريق (البارون دى بروك) ممثل النمسا في الآستانة ، لا سيما وأن البارون (دى بروك) نفسه كان عضواً في جمعية دراسات قناة السويس ، وقد عهد السان سيمونيون إلى (فرديناند دى لسبس) بأن يتصل بالبارون (دى بروك) بمجرد وصوله إلى الآستانة ، وأن يستعين به في مساعيه الدبلوماسية لدى الحكومة العثمانية^(١) ، حيث كان من رأى السان سيمونيون أن وجود (البارون دى بروك) وهو « أعظم أعضاء الجمعية شأنًا ، مثلاً للنمسا في الآستانة ، ثم وفاة والى مصر (عباس) نصير النفوذ الانجليزى وبالتالي مؤيد الخط الحديدى يعتبران بمثابة فرصة سانحة لكي يتقدم مشروع القناة خطرات واسعة في طريق التنفيذ^(٢) .

ومنذ ٢٢ يناير ١٨٥٥ كتب (بروك) لاحاطة (نجرىلى) وبالتالي جمعية الدراسات بالإيضاحات التي طلبتها بعد ذلك الحكومة العثمانية من والى مصر في ١٠ فبراير ١٨٥٥^(٣) .

وعلى الرغم من أن البارون (دى بروك) نقل من الآستانة وصار وزيراً بالية النمساوية منذ منتصف فبراير ١٨٥٥ فقد سار البارون (كولر) ممثل النمسا الجديد في الآستانة على سياسة سلفه في تأييد (دى لسبس) فاجتمع (بعلى باشا) وزير الخارجية التركية في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ وأيد المشروع بقوة وألح على الوزير التركي من أجل اتخاذ قرار حاسم في صالح المشروع الذي تهتم به حكومته اهتماماً كبيراً^(٤) .

Sammarco Precis ... T. IV., P. 59.

(١)

(٢) الوثائق النمساوية - الميكرو فيلم. Lettre d'Arlès Dufour à L'Aich.

Ferd. Maximilien en 3 Janvier 1855.

(٣) الوثائق النمساوية - الميكرو فيلم. Société d'Etudes du Canal de Suez.

No 52, 1855, de Negrelli au Ministre de Commerce Autrichien. en 20 Mars 1855.

De Lesseps Souvenirs II, 150, Voisin I, 26.

(٤)

وقد أكد (نجريلى) فى التقرير الذى رفعه إلى (الارشيدوق مكسيمليان) فى ٢٠ فبراير ١٨٥٥ بأن هناك مساعي مبدولة للحصول على موافقة حكومة الباب العالى النهائية بمعونه البارون (دى بروك) يمثل النمسا على الامتياز الذى حصل عليه (دى لسبس) باسم جمعية الدراسات (١).

ثم عاد (نجريلى) يؤكد فى تقرير رفعه إلى وزير تجارة النمسا بتاريخ ٢٠ مارس ١٨٥٥ أن البارون (دى بروك) يمثل النمسا فى الآستانة يؤيد بقرارة الخطوات التى يخطوها (دى لسبس) هناك من أجل الحصول على موافقة الباب العالى على مشروع القناة لحساب جمعية دراسات قناة السويس حتى أن (دى بروك) استطاع أن يجس نبض الحكومة العثمانية بخصوص مشروع القناة واستطاع أن يعرف أنها — بتأثير السفير الإنجليزى — تريد الحصول على معلومات أوفى عن المشروع.

لأ أنه بالرغم من تأييد ممثل النمسا ، علاوة على معرفة (بندقي) سفير فرنسا فى الآستانة وتأييد (دى سنزا De Sonza) ممثل أسبانيا والسكربت (دى زويلين دى نيفلت De Zuylen de Nieyvelt) القائم بالأعمال الهولندى فقد كان نفوذ لورد (ستراتفورد) طاغيا ، حتى لقد استطاع — كما رأينا — أن يجعل مجلس الوزراء العثمانى يرجئ إلى أجل غير مسمى اتخاذ قرار بخصوص مشروع القناة وذلك بأن علق اتخاذ هذا القرار على صدور التقرير الذى كان منتظرا أن تقدمه اللجنة المكونة لمبحث المشروع وهى اللجنة التى لم تجتمع قط ، وعاد (دى لسبس) كما رأينا إلى القاهرة دون أن يحصل على موافقة الباب العالى على المشروع.

وفى رسالة إلى والى بتاريخ أول مارس وهى التى حملها (دى لسبس) كذلك معه إلى مصر — ادعى (رشيد باشا) أن (دى لسبس) لم يشأ انتظار

(١) الوثائق المكسيكية Société d'Etudes ..., de Negrelli à l'Arch. F. Max., de Verone en 26 Fev. 1855.

نتيجة البحث الذى تقرر أن يقوم به اللجنة بناء على قرار مجلس الوزراء (١) - أما (دى لسبس) فلم يلبث أن غادر الآستانة عائداً إلى مصر بعد أن أيقن أنه لا حدودى من بقاءه فى الآستانة التى يقف بها السفير الانجليزى المشروع بالمرصاد ، ففعل راجعاً إلى مصر ووصل إلى الاسكندرية فى ١٤ مارس ، وفى اليوم التالى اجتمع (سعيد باشا) فى قلعة السعيدية بحوار القناطر .

وقد استنتج (دى لسبس) - فى أثناء وجوده بالآستانة - أن المسائل التى تثير المخاوف لدى حكومة الباب العالى من مشروع القناة وتندرج بها فى معارضة المشروع إنما تنحصر فى أربع مسائل أولها ما يساور الحكومة العثمانية من مخاوف نتيجة قيام شركة من الأجانب بتنفيذ المشروع الأمر الذى قد يفتق من سيادة الدولة على المنطقة التى سرف تخترقها القناة ، وثانيها ما كانت تراه من أن النزاع عن بعض الاراضى للأوروبيين يضر بمصالح الدولة ، وثالثها الخوف من الاخطار التى قد تحقيق بمصر نتيجة تمسكها بتنفيذ المشروع وتحدى مشيئة انجلترا ، ثم أخيراً تجاهر مصر للاعتراضات التى قيل أن فنصل انجلترا قد قدمها باسم حكومتها .

لذلك فقد بادر (دى لسبس) بمجرد وصوله إلى مصر فأخذ يباين اللورد على هذه الحجة ، وبعد هذا البيان فى ١٦ مارس ١٨٥٥ إلى (بندق) سفير فرنسا فى الآستانة ليستند إليه فى تأييد المشروع واجباط مساعى لورد (ستراتفورد) وقد تناول (دى لسبس) فى هذا البيان شرح وتنفيذ المسائل الأربع التى رأى أنها ما زالت تقاى بال الحكومة العثمانية ، فذكر أنه فيما يختص بالمسألة الأولى لن تمس سيادة الدولة على المنطقة التى سرف تخترقها القناة حيث أن الشركة التى ستقوم بتنفيذ المشروع شركة عالمية تساهم فيها رموس أموال من دول متعددة ، مثلها فى ذلك مثل الشركات التى تقوم برموس أموال محلية أو أجنبية - بتنفيذ مشروعات

(١) الأوراق الركية - المحفظة رقم ١٢٩ عايدى - هـ الصدارة ، شهر حادى الثالثة - مرجع الوثيقة التركية المؤرخة ١٢ حادى السنة ١٢٧١ هـ (١ مارس ١٨٥٥) : مى (مصطفى رشيد) الصدر الأعظم إلى (سعيد باشا) ،

F. O. 78-1156, Copy of a Vizirial letter to the Vali of Egypt,
1st. March 1855 (Translation)

الخطوط الحديدية والقنرات في الدول الأوروبية المختلفة كانجلترا وفرنسا وألمانيا دون أن ترى أى من هذه الدول في هذا العمل ما يمس سيادتها .

أما عن التنازل عن الأراضي لشركة القناة في ذلك الجزء غير المنروع الذي سيصير ربه بواسطة ترعة الماء العذب المتفرعة من النيل ، فإن هذه الأراضي — كما يقول (دى لسبس) — سوف تكون مصدر حرج لمصر إذ سيترتب على زراعتها زيادة ثروة البلاد وإيرادها ، وأنه ليس هناك ضرر في التنازل عن هذه الأراضي لشركة مساهمة لا تخضع لسيطرة دولة معينة .

ورد (دى لسبس) على مسألة عداء إنجلترا وحطره على مصر بأن مشروع حفر القناة قابل بالترحيب في جميع البلاد الأوروبية ، ونظراً للفوائد التي سوف تعود على التجارة والملاحة الإنجليزية من وراء المشروع فليس هناك ما يدعو إلى الخوف من عداء إنجلترا لمصر بسبب مشروع القناة .

أما الملاحظات التي أبدتها قنصل إنجلترا في مصر على المشروع^(١) ، فقد ذكر (دى لسبس) أن (بروس) رغم أنه أبلغ بالمشروع منذ ٢٧ نوفمبر ١٨٥٤ إلا أنه لم يتقدم بأية ملاحظات على المشروع باسم حكومته^(٢) .

* * *

ورغم أن القرار الذي اتخذته مجلس الوزراء العثماني بتأجيل إصدار قرار بخصوص مشروع القناة يعتبر نصراً للسفير الإنجليزي ، إلا أن لورد (سترا تفورد) وجد أنه من المتعذر أن يستمر في اتخاذ موقف المعارضة من مشروع القناة على مستواه وحده ودون أن يستند إلى وجهة النظر الرسمية التي لحكومتها ، ولذلك فقد طالب من حكومته مراراً أن تشدد أزره بأن تعلن رسمياً معارضتها لمشروع

(١) في ٩ يناير ١٨٥٥ عهدت وزارة الخارجية الإنجليزية إلى (بروس) بتوصيح وجهه نظرها لمراء مشروع القناة لمعيد ناسا (الفصل الأخير)

(٢) Lettre de De Lesseps à M. Benedetti, le 16 Mars 1855
Souvenirs ... II, 165-169; Lettres, journal ... I, 150-153, Origines de Canal de Suez, P 96-100.

القناة صراحة (١). ولكن المعارضة المصرية من جانب الحكومة الإنجليزية كان معناها تدهور العلاقات الودية التي كانت قائمة آنذاك بين إنجلترا وفرنسا بسبب تحالفهما واشتراكهما في حرب القرم (٢).

ولما كانت الحكومة الإنجليزية لا تميل إلى الإفدام على خطره من شأنها الإساءة إلى حليفها فرنسا، فقد أعلنت وزارة الخارجية الإنجليزية لسفيرها في ٩ مارس ١٨٥٥ أنها لا تميل إلى أن تأخذ معارضتها للمشروع القناة صبغة رسمية (٣).

ثم أبلغت الحكومة الإنجليزية سفيرها في ١٩ مارس ١٨٥٥ أنه من الأفضل أن تقوم الحكومة العثمانية بالاعتراض من جانبها وهي تستند إلى حجج وأساليب تخصها هي نفسها بدلا من أن تستند إلى معارضة الحكومة الإنجليزية المشروع لتلافي ما قد يقع من اصطدام بين مصالح إنجلترا وفرنسا. ولكن الحكومة الإنجليزية لم تلبت أن فدرت في الوقت نفسه أنه من الصعب أن تلقى على عاتق سفيرها وحده عبء معارضة المشروع، ولذلك وبناء على اقتراح (ستراتفورد) في ٨، ١٦ مارس ١٨٥٥ وعدت وزارة الخارجية الإنجليزية سفيرها في ١٩ مارس ١٨٥٥ بأنها سوف تعالج المسألة سرا. أكان ذلك في باريس أم في لندن عن طريق مفاوضات تجري بين الحكومتين الإنجليزية والفرنسية، وطلبت من السفير الإنجليزي أن يستمر في المعارضة الخفية غير الرسمية من أجل الإيحاء إلى الحكومة العثمانية بإحالة المشروع على لجنة لبحثه ودراسته أو أي شيء آخر من هذا القبيل يمتد إلى تفكير الحكومة العثمانية وذلك لكسب الوقت لحين ظهور نتيجة المباحثات بين الحكومتين الإنجليزية والفرنسية، وعند ما علت الحكومة الإنجليزية بالقرار الذي اتخذه مجلس الوزراء العثماني في الاجتماع الذي عقده في ٢٨ فبراير ١٨٥٥ ووجدت أنه يتفق مع تعليماتها وسياساتها، فقد راحت

(١) الوثائق الإنجليزية بدار الوثائق البرمجة : F. O. 78-1156, from Lord Stratford de Redcliffe to Lord Clarendon, No. 217, 21st March 1855 .

(٢) Serfed- Dean . England's Opp P 36, Husny P. 247.

(٣) الأوراق الإنجليزية - F O. 78-1156, from F. O. to Lord Stratford No. 206, 9 th March 1855.

تعبّر عن ارتباها وتقديرها لسفيرها الذي نجح في أن يصل بمشكلة القناة إلى بر السلامة عند ما لم يتخذ أى قرار بخصوص المشروع ، ثم رحيل (دى لسبس) من الاستانة دون الحصول على تصديق حكومة الباب العالي على امتيازها ، ومع ذلك فقد اعتقدت وزارة الخارجية الانجليزية بأن مساعيها المقبلة ومحاولاتها التالية يجب أن تكون بالمفاوضة مع الحكومة الفرنسية ، ولو أنها كانت تعتقد أن من الصعب الوصول إلى اتفاق مع الحكومة الفرنسية بخصوص المشروع لاحتلاف وجهات النظر بين الحكومتين (١) .

ولقد مضت الحكومة الإنجليزية في معارضتها للمشروع والإيحاء لحكومة الباب العالي بالاستمرار في معارضته على أساس أنه سيكون عديم الفائدة حتى ولو كان في الإمكان تنفيذه . ولأن الامتياز الذي منحه (سعيد) (دى لسبس) مريض كثير من الاعتراضات والمآخذ لأسباب سياسية ، ولأن الوقت ليس مناسباً لإفلاج مكان لهذا المشروع الضخم في الدوائر المالية ، ثم وعدت الحكومة الانجليزية في الوقت نفسه بأن تيزل مساعيها لدى الحكومة الفرنسية « التي لا بد أن (دى لسبس) إنما يعمل بموافقتها ويستند إلى تأييدها » (٢) .

ولم يقتصر أثر معارضة السفير الإنجليزي لمشروع القناة على ذلك القرار السالف الذكر الذي اتخذته مجلس الوزراء العثماني في ٢٨ فبراير ١٨٥٥ ، بل حاول السفير الإنجليزي كذلك أن يحلل الحكومة العثمانية تسعى للتأثير على وإلى مصر حتى يتخلى عن المشروع ، ويتجلى ذلك في الخطاب الذي أرسله (رشيد باشا) الصدر الأعظم إلى (محمد سعيد باشا) في ٧ مارس ١٨٥٥ . فقد ردد (رشيد باشا) في هذا الخطاب كل ما كان يردده (لورد سترا تفور د) على مسامعه ، من أن هذا المشروع لا يرجى منه نفع كما تتصور الحكومة المصرية ، وأنه لو كانت الحكومة الإنجليزية ترى فيه فائدة ما لما ترددت في الموافقة عليه والتوصية بتنفيذه فوراً

F. O. 251 - 52 F. O. March 23rd 1855, Part I, from (١)
Lord Clarendon to Lord Stratford

[F. O. 78-1156 from F. O. to Lord Stratford de Redcliffe (٢)
No. 245, 29th. March 1855 (Confidential) .

بغض النظر عن يعهد إليه بالتنفيذ سواء أكان ذلك فرنسيا أم انجليزيا ، حيث أن الحكومة الانجليزية ترحب بالمشروعات التي تسهل شئون التجارة بين أوروبا وآسيا ، ولكنها تعارض المشروع - كما يقول (رشيد باشا) - لاعتقادها التام بعدم فائدته وجدواه وأن لإقدام مصر على تنفيذ هذا المشروع الباهظ النفقات قد يعود عليها بالضرر ، ومن الصعب أن تؤيد حكومة الباب العالي هذا المشروع الذى يتكلف تنفيذه ما مئتين وثلاثين مليون فرنك في هذا الطرف الذى تستأثر فيه الحرب بكل جهودها ، كما أن الفوائد التى يحتمل أن تفيدها مصر من المشروع غير مؤكدة ، وعلى هذا الأساس إذا أخذ الصدر الأعظم يبرر القرار الذى اتخذه مجلس الوزراء العثماني بضرورة أن يجرى بحث المشروع وعقد الامتياز قبل أن يصدر قرار في الموضوع (١) .

وفي نفس الوقت بعث (كامل باشا) رئيس المجلس العثماني وصهر (محمد سعيد باشا) برسالة بتاريخ ٩ مارس ١٨٥٥ ردد فيها ما جاء في رسالة (رشيد باشا) حتى لقد اعتقد البعض بأن الرسالتين كانتا من أملاء شخص واحد (٢) .

فقد أشار (كامل باشا) - في رسالته - إلى أن انجلترا تعارض المشروع بطريقة غير رسمية كذلك ، وأن كلا من الحكومتين الإنجليزية والفرنسية تتحاشى إبداء رأيهما في المشروع بطريقة رسمية حتى لا تفضب كل منهما الأخرى لإبقاء على تحالفهما في الحرب القائمة (حرب القرم) ، وعلى ذلك سوف يقع العبء على الدولة العثمانية لأنها لا بد وأن تفضب أياً من الدولتين إذا ما اتخذت قراراً بخصوص مشروع القناة ، واعتبر (كامل باشا) أنه لو أن الحكومتين الإنجليزية والفرنسية تابحتنا ووصلتا إلى اتفاق فيما بينهما لكان ذلك أفضل مخرج من هذا المأزق لأن القرار الذى سيتخذ في الموضوع سيكون حينئذ موضع رضا كل من هاتين الحكومتين . واتهم (كامل باشا) (سعيداً) في هذه الرسالة بأنه يبذل ميلاً وتحيزاً ظاهرة

(١) الأوراق الركبة - المحطة رقم ١٢٩ عابدين - داف الصدارة العظمى سهر حمادى الثانى - ترجمه الوثيقة الركبة المؤرخه ١٧ جمادى الثاني ١٢٧١ هـ (٧ مارس ١٨٥٥) ، من مصطفى رشيد الصدر الأعظم إلى (سعيد باشا) .

(٢) Seifed-Dean : England's Opposition ... , P. 40.

(نحو فرنسا) في مشروع القناة ونصح الوالى حتى لا يقدم على تنفيذ المشروع ما لم يحصل على موافقة حكومة الباب العالى ، ثم حذره من مغبة الاخطار التى قد تنجم عن ذلك وفي مقدمتها انتقال القبرة البحرية الإنجليزية الراسية تجاه (سبستبول) إلى المياه المصرية مما يؤدى إلى « اشتباك العالم ببعضه بعض » ، حيث أن انجولته إن تقف مكتوفة الأيدى إذا ما أيقنت أن المشروع سوف يدخل مرحلة التنفيذ ، ثم أشار (كامل باشا) إلى أن (محمد على) رغم إيمانه بفائدة القناة لم يقدم على حفرها « حتى لا تجلب على مصر عداوة حكومة قريية كانجولته » ونصح (كامل باشا) (سعيداً) بأن يتجنب - بقدر المستطاع - التقرب من أى من الدولتين على حساب الأخرى . ثم استعرض كامل باشا مراد الامتياز الاول وبين (سعيد) كيف أنه ينطوى على خطر كبير بالتنازل عن بعض الاراضى لشركة القناة لمدة طويلة ، وفي ختام رسالته نصح (كامل باشا) والى مصر بأن يبدل جهده من أجل مصلحته ومصلحة الدولة العثمانية بتأجيل مشروع القناة ، وعدم الشروع فى تنفيذه إلا بعد أن يحصل على موافقة الباب العالى (١) .

وقد اختلفت الآراء بشأن خطاب (كامل باشا) هذا ، فادعى (بندقى) سفير فرنسا فى الآستانة أن (كامل باشا) - فى خطابه - طلب من الوالى التخلي عن المشروع الذى يعارضه السفير الإنجليزي وتأييده حكومته كل التأييد فى موقفه ، بينما لا يجد ممثلو فرنسا التأييد من حكومتهم ، وأن الحكومة الفرنسية لا تتمتع بالاستقرار ، ولا تستطيع فرنسا أن تجلب له نفعاً أو ضرراً بينما تستطيع انجولته أن تسبب له أضراراً فادحة ، وأنه يجب أن يتخلى عن المشروع إذا أراد أن ينعم بالهدوء والسكينة فى حكم مصر وأن يجنب نفسه تهديد سفن الاسطول الانجولته ، وفى نفس الوقت يظل حائزاً لرضا السلطان (٢) .

(١) الأوراق الركبة المحفظة رقم ١٣٠ عابدى ، داف المرفأف ، ترجمة الكتاب الركى المؤرخ (١٩ حمادى النامه ١٢٧١ هـ - ٩ مارس ١٨٥٥) من (كامل باشا) إلى (سعيد باشا) (عريصة مريه) ، F. O 352-44, Cairo, April 1855, F. Bruce to Lord Stratford de Redcliffe (private) .
(٢) Seifed-Dean : England's Opposition ...P. 41 (de Sabatier)
au Ministre, d'Alexandrie en 9 Avril 1855, ==

إلا أنه بمراجعة النص التركي لخطاب (كامل باشا) لا نجد فيه تلك العبارات التي ادعى (بندق) وجودها فيه ، كما أن (كولر) سفير النمسا في الآستانة يذكر أنه اطلع على صورة خطاب (كامل باشا) إلى (سعيد) ولم يجد فيه العبارات التي ذكرها سفير فرنسا ، ولقد أكد (كولر) أن هذا الخطاب لم يتضمن سوى مطالبة الوالي بعدم البدء في الأعمال الخاصة بالمشروع ما لم تصله مرافقة الحكومة العثمانية ، وذهب (كولر) إلى حد القول بأنه لو كان قد وجد في الخطاب ما يمس الحكومة الفرنسية لاحتج عليه مثلما احتج ممثل فرنسا . وقد التمس (كولر) العذر (لكامل باشا) في إرسال كتابه إلى (محمد سعيد باشا) بقوله إن الحكومة العثمانية كانت في مركز حرج لعدم رغبتها في اغضاب أي من الحكومتين الإنجليزيتين والفرنسية ، فكان لابد من مطالبة والى مصر بالامتناع عن المشروع في تنفيذ المشروع قبل التوصل إلى حل يرضى كلا الدلتين ، ولذلك لم يكن الهف سوى كسب الوقت حتى لا تغضب أية واحدة من الحكومتين الأوروبيتين (١) .

وفي أول أبريل ١٨٥٥ رد (سعيد باشا) على خطاب صهره (كامل باشا) فأوضح أنه لا مبرر مطلقاً لخوف الحكومة العثمانية حائب انجلترا حيث أن المشروع لن ينفذ بواسطة دولة معينة وإنما بواسطة شركة عمومية مؤلفة من جميع الجنسيات وبذلك يكون المشروع سليماً من أي ضرر أو خطر خصوصاً وأن المشروع لم يصادف معارضة من قبل الحكومة الإنجليزية ويمثلها في مصر ، ثم نبى (سعيد باشا) أن يسعى لتنفيذ المشروع لإرضاء لأحد الناس ، وإنما هو مقتنع بفوائده لصالح مصر والإسلام ، وعبر (سعيد) عن قلة اكتراثه بالخطر الناجم من احتمال ظهور السفن الإنجليزية في المياه المصرية ، وفي ختام رسالته أعرب

== الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم) No 14 B, de Koller à Buol en 2
Mai 1855, piece-jointe (Conversation entre Rechid et Benedetti
en 9 Avril 1855

(١) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم) No. 12 D, Rapport de Koller à
Comte Buol de Constantinople le 19 Mai 1855, No. 14 B, de
Koller à Buol le 2 Mai 1855

(لكامل باشا) عن أملة في أن يساعده في الحصول على مرافقة الحكومة النمانية على المشروع^(١).

وفي رسالة من (كامل باشا) إلى (سعيد) في ١٩ أبريل ١٨٥٥ أنكر أنه كان يقصد من وراء رسالته الاساءة إلى « دولة عظيمة كفرنا ، كما انكر أنه كان يقصد من الإشارة إلى احتمال طهر السفن الإنجليزية في المياه المصرية أن يحاصر الانجليز الاسكندرية ، بل ادعى أنه كان يقصد أنه من المحتمل أن تصطدم القوة البحرية الإنجليزية بقوة أخرى فرنسية في المياه المصرية .

ورغم أن النص التركي لخطاب (كامل باشا) لم يتضمن العبارات التي ذكر ممثل فرنسا أنها وردت فيه ، كما أن ممثل النمسا في الاستابة لم يجد هذه العبارات كذلك عندما اطلع على صورة الخطاب ، فقد ادعى ممثل فرنسا أن هذه العبارات وردت في (مسودة) خطاب (كامل باشا) وهي المسودة التي أشيع أن محتوياتها تسربت إلى ممثل فرنسا (٢) ، ولو أن (كامل باشا) أنكر تسرب محتويات هذه (المسودة) وأكد أن ما اذيع عن محتوياتها يخالف ما جاء فيها (٣) .

ومهما يكن من أمر فإن الخطاب الذي أرسل فعلا إلى (سعيد) كان خلوا من هذه العبارات بغض النظر عن ورودها في المسودة أو عدم ورودها .

ولقد اعترف (رستيد باشا) - بعد استقالته من منصبه - لسفير النمسا بأن خطاب (كامل باشا) كان بايعاز من السفير الإنجليزي^(٤) .

(١) الوثائق التركية - سجل رقم ١٨ صادر عابدين ، ترجمة الكتاب التركي رقم ٩١ المؤرخ ١٣ رجب ١٢٧١ هـ (أول أبريل ١٨٥٥) من (سعيد باشا) إلى (كامل باشا) F. O. 78-1156. from the Governor General of Egypt to Kiamil pacha, 31st, March 1855 (Trans,) Enclosure.

(٢) الوثائق التركية - سجل رقم ١٨ صادر عابدين ، ترجمة الكتاب التركي رقم ٩٦ المؤرخ ٢٥ شوال ١٢٧١ هـ (١٣ مايو ١٨٥٥) من (سعيد باشا) إلى (كامل باشا) .
(٣) الأوامر التركية - المحفوظ رقم ١٣٠ معرفات ، ترجمة الوثيقة التركية المؤرخه ١٥ رمضان ١٢٧١ هـ (أول يونيو ١٨٥٥) من (كامل باشا) إلى (سعيد باشا) .

(٤) الوثائق النمساوية (المبكر وفيلم) No. 16 A-L de Koller à Buol, le 10 Mai 18٥5.

ومن هنا تتضح لنا حقيقة هذا الخطاب والهدف من إرساله ، ذلك أن
لورد (ستراتفورد) أراد أن يستعمل القراية التي تربط (كامل باشا) بوال مصر
اليتخذ منها ستاراً لمساغيه لكي يعدل (سعيد) عن مشروع القناة دون أن يكون
لهذا المسعى صفة رسمية تغضب الحكومة الفرنسية ، فأوعز إلى (كامل باشا)
بإرسال هذا الخطاب بدعوى أنه نصيحة من أحد أفراد أسرته ، ومع هذا فقد
عبر (بندقي) (الرشيد باشا) عن استياء حكومته من إرسال خطاب (كامل باشا)
ومن مرقف أعضاء الحكومة النمائية إزاء مشروع القناة (١) .

إلا أن خطاب (رشيد باشا) و (كامل باشا) إلى والي مصر لم يأتيا بالنتيجة
المرجوة، منهما ، ذلك أن (سعيد باشا) لم تؤثر فيه التهديدات التي تضمنتها الرسالتان
ولم يتزعزع عن موقفه، ولم يتدخل عن تأييده التام لمشروع القناة ، وقد علم (هو)
بقنصل النمسا في مصر من (مصطفى بك) بن (إبراهيم باشا) شقيق الوالي أنه بعد
وصول الرسالتين المذكورتين عبر الوالي عن سخطه وتناول (كامل باشا) بكلام
شديد، وعقد مجلساً للحرب ضم الضباط المخلصين المحيطين به وأبلغهم بما ورد
في الرسالتين وطلب منهم أن يدافعوا عنه في كل الأحوال وضد أي شخص كان
أي أن (سعيداً) لم يتأثر بالتهديد بل ظل متمسكاً بموقفه (٢) .

ولقد ترتب على احتجاج (بندقي) بمثل فولسا على ما ورد في خطاب
(كامل باشا) من عبارات اعتبرها تمس الحكومة الفرنسية أن استقال كل من
(رشيد باشا) الصدر الأعظم و (كامل باشا) رئيس المجلس العالي، وعين (علي باشا)
صدراً أعظم و (فؤاد أفندي) وزيراً للخارجية مع رئاسة التنظيمات (٣) . وقد

F O. 352-41, Pera 9th. April 1855 — Pisani to Stratford. (١)
No. ٤30. de Huber à Buol, le 16 (المسكرويل) May 1855.

No. 510, de Huber à Buol, le 19 (المسكرويل) (٢)
Mars 1855.

(٣) الأوراق التركية ، المحطة رقم ١٣٠ عابدين متفرقات .
ترجمه الوثيقة التركية المؤرخة ١٧ شعبان ١٢٧١ هـ (٥ مايو ١٨٥٥) من (كامل
باشا) إلى (سعيد باشا) .

ذكر القنصل الأمريكى فى رسالة بعث بها إلى حكومته فى ٩ مايو ١٨٥٥ أن (سعيد باشا) عزا التغيير الوزارى فى الآستانة إلى الضغط الفرنسى وإلى الموقف العدائى الذى وقفه (رشيد باشا) من مشروع توصيل البحرين بإيعاز من السفير الإنجليزى (١) .

وباستقالة (رشيد باشا) فقد النفوذ الإنجليزى أداة طيعة كان يعتمد عليها كل الاعتماد وبوليها كل ثقته ، حتى أنه بعد عودة لورد (ستراتفورد) من شبه جزيرة القرم — وقد حدث التغيير الوزارى أثناء غيابه فيها — لم يلبث أن أكد (رشيد باشا) أن هذه الأزيمة الوزارية ما كانت لتحدث لو أنه كان موجوداً بالعاصمة التركية ، بل إنه وعد (رشيد) بإعادته إلى منصبه لولا أن هذا الأخير رفض ذلك ورجا السفير الإنجليزى ألا يقدم على مثل هذا العمل (٢) .

إلا أن مشروع القناة لم يستفد شيئاً من هذا التعديل الوزارى فقد سار (على باشا) الصدر الأعظم الجديد (وفؤاد باشا) وزير الخارجية على السياسة السابقة على اعتبار أن الحكومة العثمانية لو اتخذت قراراً بصدد مشروع القنساء فلا بد أن تغضب بذلك إحدى الدولتين ، رغم أن الحجة التى كانت تشدع بها الحكومة العثمانية فى عدم اتخاذ قرار فى المسألة لحين وصول بيانات من والى مصر لم يعد لها وجود وذلك بعد أن بعث (سعيد باشا) فى ١٣ مايو ١٨٥٥ بمذكرة إلى حكومة الباب العالى أورد فيها كل الايضاحات ورد على الاعتراضات التى كانت الحكومة العثمانية قد طلبت بيانات وإيضاحات عنها .

وفد أجاب (سعيد باشا) فى مذكرته على ما كانت تدعيه الحكومة العثمانية - بإيحاء من السفير الإنجليزى - من أن القناة ستكون عديمة الفائدة فذكر أن عملية انتقال المسافرين ونقل البضائع بالطريق البرى تصادف صعوبات كبيرة فى التفريع ثم النقل إلى محطة السكة الحديد ثم على ظهور الدواب فى طريق السويس

(١) الأوراق الأمريكية (الميكروفلم) Despatches from U. S. Consuls in Alexandria, No. 21, 9th. May 1855.

(٢) الوثائق النموية (الميكروفلم) No. 16 A-L. de Koller à Buol, le 10 Mai 1855.

ثم إعادته الشح في البواخر فتشعل المضائق والمسافرون كثيراً من الأضرار والتلف والخسائر علاوة على التأخير ، ولا شك أن مثل هذه الصعوبات سوف تزول إذا ما شقت القناة ، هذا إلى أن « الحجاج وخاصة الشيوخ والنساء ، وهم الأكثرية ، في ذهابهم إلى الحجاز وعودتهم منه بطريق السويس والقصير يقاسون السكتير من المتاعب في سفرهم على ظهور الإبل وفي قيظ الشمس ، وبشق القناة سوف تزول هذه المتاعب » .

ونفى (سعيد) أن القنصل الإنجليزي في مصر قدم إليه اعتراضات بصورة رسمية أو غير رسمية ، وأبدى استعداداً للرد على أية اعتراضات تقدم إليه بخصوص مشروع القناة .

أما فيما يخص بما كانت تدعيه إنجلترا من أن ثمة صعوبات طبيعية تحول دون شق القناة فقد ذكر (سعيد) أنه عهد إلى مهندسين أكفاء في خدمته (يقصد لبنان وموحيل) بدراسة المشروع والمنطقة التي سوف تخترقها القناة دراسة وافية مستفيضة وأن هؤلاء قد وضعوا تقريراً شاملاً عن القناة (يقصد المشروع التمهيدى) ، وقد أرفق صورته من هذا التقرير بمذكرته إلى الحكومة العثمانية .

كما أشار (سعيد) كذلك إلى أن الأموال التي سوف تستخدم في تنفيذ المشروع لن تكون من دولة بعينها بل سيكون المساهمون في هذه الشركة من دول متعددة ولذلك فلن تحوز دولة من الدول نفوذاً خاصاً في شركة القناة ، وعلاوة على ذلك فإن الخزانة المصرية لن تُصاب بإرهاق .

والتس (سعيد) في ختام مذكرته صدور الإذن بالموافقة على مشروع القناة (١) .

وقد كان (دى لسبس) يتوقع أن يكون للمذكرة (سعيد باشا) المدعمة بالمشروع التمهيدى الذى وضعه (لبنان) و (موحيل) أثرها في القضاء على

(١) الأوراق البركة - مسجل رقم ١٧ صادر عابدين . ترجمه الكتاب الرسمى رقم ٢٦ المؤرخ ٢٥ شعبان ١٢٧١ هـ (١٣ مايو ١٨٥٥) من وإلى مصر إلى الباب العالى .

ما كانت تتذرع به الحكومة العثمانية في الماطاة وإلحاح المرافقة على المشروع ، فقد تضمنت المذكرة الرد على الإيضاحات التي طلبتها الحكومة العثمانية وعلفت عليها إصدار قرارها بشأن مشروع العناية ، خصوصاً وأن السفير الإنجليزى لم يكن يجاهر بمعارضة المشروع رسمياً^(١) .

ومن ناحية أخرى فإن الحكومة النمساوية لم تلبث أن عبرت لسفيرها في الآستانة البارون (كرلر) عن رغبتها الشديدة في نجاح المفاوضات التي تجرى من أجل الحصول على تصديق حكومة الباب العالي على مشروع القناة التي تسعى (دى لسبس) لتنفيذها^(٢) ، ثم انتهز ممثل فرنسا فرصة وصول هذه البيانات التي بعث بها والى مصر فطلب من الحكومة العثمانية الموافقة على الامتياز ما دام (سعيد باشا) قد استجاب لطلب الباب العالي وما دامت الحكومة الإنجليزية قد سحبت معارضتها للمشروع .

ورغم أن لورد (ستراتفورد) قد بادر فأنكر أن حكومته سحبت معارضتها للمشروع فانه قد أيقن كذلك أنه من الصعب أن تستمر مساعيهِ لعرقة مشروع القناة وتعطيله إلى أجل غير مسمى دون أن تعلن الحكومة الإنجليزية عن سياستها رسمياً إزاء المشروع ، فكتب إلى حكومته في ٢ يونيو ١٨٥٥ يقترح أن تسعى الحكومة الإنجليزية لإقناع الحكومة الفرنسية بوجهة نظرها بخصوص مشروع القناة وإبلاغ الحكومة العثمانية بذلك ، أما إذا طلت الحكومة الإنجليزية متمسكةً بوقف المعارضة ضد مشروع القناة فقد طلب أن يعهد إليه بأن يعبر عن وجهة نظر حكومته هذه بطريقة (سُبه رسمية) ، حيث أن حكومة الباب العالي تشعر بحرج شديد من جراء الاستمرار في معارضة مساعي ممثل فرنسا دون أن تستطيع التذرع أو الاستناد إلى الاعتراضات التي تبديها دولة كإنجلترا لها مثلها لفرنسا من الاعتبار والتقدير ، وأضاف السفير الإنجليزي إلى ذلك فوله بأنه

(١) الوثائق النمساوية (الميكروفيلم) No. 830, de Huber à Buol, du

Cane le 17 Mai 1855.

(٢) الوثائق النمساوية Depeche au No. 1. Vienne, 21 Mai 1855,

Baron Koller à Constantinople

بدون أن تبدى الحكومة الإنجليزية رأيها رسمياً فإن الحكومة العثمانية لن تتمكن من الاستمرار في موقفها أكثر من ذلك (١) .

إلا أن الحكومة الإنجليزية استمرت متمسكة عن إبداء رأيها للحكومة العثمانية في مشروع القناة بصفة رسمية ، وعهدت إلى سفيرها في الأستانة بأن يوضح للحكومة العثمانية أنه إزاء الصعوبات الطبيعية التي تصادف مشروع القناة وكذلك العقبات المالية التي يصعب سببها جمع مبلغ يتراوح بين ٨ — ١٠ ملايين جنيه استرليني (تكاليف المشروع) في فترة الحرب ، فالواضح أن (دى لسبس) إنما يهدف من وراء مشروع القناة إلى أهداف سياسية ود تؤدي إلى الإضرار بمصالح السلطان العثماني، وبدافع هذا الاعتبار وحده - وليس بدافع الغيرة من فرنسا - تشعر الحكومة الإنجليزية بالقلق البالغ للنزاع عن بعض الأراضي لشركة أجنبية ذلك أن التنافس لهذه الشركة عن شريط من الأرض يمتد من ساحل البحر المتوسط إلى البحر الأحمر قد يخلق حاجزاً « لا يمكن اختراقه » يفصل بين مصر وسوريا ويساعد على انفصال مصر في المستقبل عن الامبراطورية العثمانية « ولعل هذه الاعتبارات لم تخطر ببال الحكومة العثمانية ، ولا شك في أن الوالي فد أغرته المكاسب فاعتقد أن القناة مشروع ناجح من الناحية التجارية ولو أن الحكومة الإنجليزية لا تعتقد أن القناة سوف تدر الأرباح التي تخيلها أنصار المشروع بل سوف تؤدي إلى تحقيق أطماع أولئك الذين يريدون أن يحصلوا لأنفسهم في مصر على مركز مستقل عن السلطان والوالي على السواء » (٢) .

وهكذا لجأت الحكومة الإنجليزية في معارضتها لمشروع القناة إلى إثارة مخاوف حكومة الباب العالي بما قد يترتب على شق القناة من أضرار سياسية تلحق بالدولة العثمانية ذاتها . وقد كان لهذه المخاوف التي أثارها الحكومة الإنجليزية تأثيرها السريع والمباشر على أعضاء الحكومة العثمانية ، فتمد أبلع العماليون الدوائر

(١) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق البارحة
F. O. 78-156, Most Confidential, from Lord Stratford to Lord Clarendon, No. 398, 2 nd. June 1855, Constantinople.

(٢) الأوراق الإنجليزية
F. O. 78-1156, Confidential, from F. O. to Lord Stratford, No 429, 6 th. June 1855.

المختلفة المعنية بالأمر بأن حكومة الباب العالي لا تميل الموافقة على امتياز حفر قناة السويس وتستند في ذلك إلى أساسين هامين : أولها أن الدول الكبرى لما تصل بعد إلى اتفاق فيما بينها بخصوص القناة ، وثانيهما أن هناك خطراً سوف يترقب على إقامة مستعمرة فرنسية على جانبي القناة قد تنقلب إلى حماية فرنسية على مصر ذاتها (١) .

وهكذا انتهزت السياسة الإنجليزية في عرقلة مشروع القناة وتسببت في عدم نجاح (دى لسبس) في الحصول على تصديق الحكومة العثمانية على الامتياز الذي منحه له والى مصر ، وبذلك تكون انجلترا قد كسبت - عن طريق سفيرها في الآستانة - تلك الجولة في صراعها ضد مشروع القناة، حتى لقد اعترف (ثوفنيل Thouvenel) سفير فرنسا الذي خلف (بندني) في الآستانة بأنه كان من الخطأ قيام (دى لسبس) ببذل المساعي في الآستانة وأنه كان من الأفضل أن يوجه مساعيه إلى باريس بدلاً من ذلك (٢) .

ولا شك أن المراسلات المتبادلة بين الحكومة الإنجليزية من جهة وسفيرها في الآستانة وفصلها في القاهرة من جهة أخرى تدحض ما ذهب إليه (دى لسبس) والسفير الفرنسي في الآستانة ، وتؤكد ما ذكره (كولر) سفير النمسا في الآستانة من أن معارضة لورد (ستراتفورد) لمشروع القناة لم تكن بدافع شخصي من ناحيته وإنما كان يمتد في معارضته بتعليمات حكومته (٣) .

ولما كانت معارضة انجلترا هي السبب في إحفاق (دى لسبس) فقد أيهن هذا الأخير أنه لا بد أن يتحد لمساعيه ميداناً آخر ، فاعترم أن يشغل مجال مساعيه إلى انجلترا ذاتها لمحاولة التفاهم مع ساستها وإقناعهم بالتخلي عن معارضتهم ضد مشروع القناة (١) .

(١) الأوراق الانجليزية F. O 78-1064, from Pisani to Lord Stratford, June 2nd. 1855.

(٢) الوثائق النمساوية (المسكروفل) No. 30 C De Koller à Buol, le 25 Juillet 1855.

(٣) نفس المصدر .

Husny, p. 247.

(٢)

والذى يجب ملاحظته أنه لولا موقف المعارضة الشديدة الذى وقفته الحكومة الإنجليزية وسفيرها فى الاستانة لكان من الممكن أن توافق الحكومة العثمانية على مشروع القناة الأمر الذى فطن إليه لورد (ستراتفورد) نفسه قبيل اجتماع مجلس الوزراء العثماني فى جلسته المعروفة فى ٢٢ فبراير ١٨٥٥ لاتخاذ القرار اللازم فى موضوع الموافقة على الامتياز الأول ، فقد كتب (ستراتفورد) إلى وزير الخارجية فى اليوم نفسه (٢٢ فبراير ١٨٥٥) أن معظم أعضاء المجلس يميلون للموافقة على الامتياز لإرضاء لوالى مصر وللحكومة الفرنسية (١) ، ثم عاد فأكد هذا الاتجاه عندما كتب مرة أخرى إلى وزير الخارجية الإنجليزية (لورد كلارندون) فى ٢٦ فبراير ١٨٥٥ أن حكومة الباب العالى لا تميل إلى تحمل مسئولية رفض أو تأجيل الموافقة على المشروع وأنها لذلك تطالب بالإحاح إما أن تعلن رسمياً اعتراضات حكومتها على المشروع أو أن تترك لها حرية الموافقة بدون تأخير على الامتياز الذى منحه الوالى (محمد سعيد) (لفردبنان دى لسيبس) (٢) .

على أن بلوع الموقف هذا الحد من تضارب المصالح بين إنجلترا وفرنسا حول مشروع القناة من شأنه أن يدعونا إلى التساؤل عما إذا كانت موافقة السلطان على امتياز حفر القناة ضرورية وقانونية أم أنها لم تكن كذلك .

فقد كان يبدو ضرورياً — من الناحية النظرية — الحصول على موافقة حكومة الباب العالى على المشروع حيث أن الامتياز الأول قد نص على عدم البدء فى تنفيذه إلا بعد الحصول على تصديق السلطان ، ومع ذلك فقد اختلفت الآراء حول مدى ضرورة الحصول على هذا التصديق وقانونيته .

على أن تقرير هذه المسألة إنما يرتبط ببيان العلاقة التى ربطت مصر بالدولة العثمانية وفوق المبادئ التى حددتها تسوية المسألة المصرية - العثمانية فى عام ١٨٤٠ - ١٨٤١ وهى التسوية التى كانت تنطوى على شذوذ وتناقض ، فكفلت لمصر شطراً

من الاستقلال الداخلي من ناحية ثم فيدت ساطة الولاة من ناحيه أخرى فظلت مصر مقاطعة كبقية مقاطعات الدولة العثمانية، وصارت مصر - بين أشياء أخرى - محرومة من المفاوضة مع الدول الأخرى مباشرة أو عن طريق عقد معاهدات مستقلة عن الباب العالي (١)، وعلى ذلك فقد كانت مصر دولة نافضة السيادة من حيث أنها من وجهة النظر القانونية ظلت خاضعة للدولة العثمانية بالرغم من أن حكام مصر كانوا - بفضل أحكام هذه التسوية - يتمتعون بسلطة واسعة (٢)، فكان في استطاعه مصر أن تقوم بحرية ومن تلقاء نفسها بتنفيذ بعض الأعمال، إلا أنه لم يكن في الإمكان تنفيذ البعض الآخر إلا بعد الحصول على موافقة حكومة الباب العالي (٣).

فتحت أى النوعين لآيندرج مشروع القناة؟

اعتبر كثر من الكتاب أنه في وسع (سعيد) أن يقوم بتنفيذ مشروع القناة دون أن يلجأ إلى الحصول على موافقة السلطان عليه على اعتبار أن شيئاً من المعاهدات والقرارات التي حددت اختصاصات ولاية مصر لم يكن ينص على ذلك حصوفاً وأن مشروع القناة مشروع ذو فائدة عامة، وفي رأى هؤلاء أنه إذا كان (سعيد باشا) قد نص في الامتياز الأول على ضرورة الحصول على موافقة السلطان قبل الشروع في التنفيذ فإن ذلك إنما كان من قبيل إظهار الاحترام للسلطان والرجوع في عدم الإساءة إلى متاعر انجلترا التي كانت تعارض المشروع، أصف إلى هذا أن هذه الدولة الأخيرة كانت مشتركة جنباً إلى جنب مع فرنسا في الدفاع عن الإمبراطورية العثمانية في حرب الهرم وكان من الواجب في ذلك الوقت تجنب حدوث أى تصدع في تحالفهما (٤). وعلى هذا الأساس فقد كان (دى لسايس) يعتبر أن مشروع القناة

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى . مصر والـ . ودان ص ٢١ .

(٢) Cocheris Situation Internationale de l'Egypte et du Sudan P 7 37.

Rossignol . Le Canal de Suez ... P 25-26 (٣)

Kenny . The Gates of the East, P 21, (٤)

Silvestre . L'Isthme de Suez, P 38-39

Issa Amine . Le Canal Maritime de Suez, P. 36,

Beaty . De Lesseps of Suez P. 117

لا يختلف عن المشروعات العامة الأخرى التي أنجزها (محمد علي) دون الحصول على موافقة السلطان العثماني (١). ولكن مما تجدر ملاحظته أن مشروعات (محمد علي) كانت مشروعات إنشائية تهدف إلى خدمة البلاد المصرية أولاً وقد قام هو بتنفيذها بأموال مصرية وأيد عاملة مصرية، وإذا كان قد استعان ببعض الأتباع في هذه الأعمال فقد كان هؤلاء بمثابة خبراء موظفين لديه بحسب، يتقاضون مكافآت من الحكومة المصرية.

وحق مشروع الخط الحديدي بين الاسكندرية والقاهرة الذي بدأ العمل فيه أيام (عباس) كان مصرياً ينفذ بأموال مصرية وقامت الحكومة المصرية بإدارته واستغلاله بعد الانتهاء من إنشائه.

أما مشروع القناة فبالرغم من أنه مرفق عام، ورغم أن تكليف الحكومة المصرية لشركة القناة بتنفيذه يعتبر عقد مفاولة - كما رأينا في الفصل الثامن - فقد كان من المنتظر أن تعتمد شركة القناة على رؤوس أموال أجنبية في تنفيذ هذا المشروع، كما أنها كانت سوف تقوم بإدارة القناة ثم استغلال هذا المرفق بعد الفراغ منه ولا تتركه للحكومة المصرية إلا بعد مرور تسعة وتسعين عاماً من إفتتاح القناة للملاحة، يضاف إلى ذلك أن تنفيذ مشروع القناة وملحقاتها من القنوات والمدن كان من المنتظر أنه سوف يستلزم تنازل الحكومة المصرية عن بعض الأراضي التي تمتلكها لشركة القناة، وقد نص الامتياز الأول على ذلك فعلاً، علماً بأن الحكومة العثمانية حرمت على ولايتها التصرف في أراضي الدومين العام (٢).

ثم إن شئ القناة سوف يؤدي إلى تعرض البلاد لتدفق سيل من المصالح الأجنبية عليها وكانت إدارة القناة الملاحية بين البحرين - بسبب أهميتها الخطيرة وموقعها الاستراتيجي - تدعو إلى حصول اتفاق بين الدول الأوروبية المعنية بالأمر من أجل تقرير حياد القناة وضمان عدم وقوعها في قبضة دولة من

Sabry . L'Empire Egyptien Sous Ismail, p 78; (١)

Rossignol Le Canal de Suez, P. 65.

Sabry, P, 77. (٢)

الدول ، وعلى ذلك فقد كان مشروع القناة يختلف عن غيره من المشروعات الأخرى التي أنجزها (محمد علي) أو عن مشروع الخط الحديدي وذلك من حيث أنه كان لمشروع القناة جانب سياسي ، ومن أجل ذلك فقد صار واحبا الحصول على موافقة حكومة الباب العالي على المشروع ، وزيادة على ذلك فقد نص فرمان أول يونيو ١٨٤١ على ضرورة إبلاغ حكومة السلطان بالمسائل الهامة المتصلة بمصر (١) . ورغم أن وصف المسائل الهامة لم يكن تعبيرا محدودا فما لا شك فيه أن شق قناة بين البحرين إنما يعتبر من المسائل الهامة (٢) ، كما أن (عباس الأول) لم يبدأ في تنفيذ مشروع الخط الحديدي إلا بعد أن وصلت موافقة السلطان .

وقد أكد ذلك الوزير النمساوي (مترنيخ) فهو قد اعتبر أن مشروع القناة مشروع ذو أهمية بالغة الخطورة وأنه سوف يكون لذلك عرضه لتدخل سياسي في أمره من جانب الدول الأوروبية ، ولذلك « فقد أحسن والى مصر صنعا — على حد قول (مترنيخ) — عندما طلب الحصول على موافقة السلطان على هذا المشروع » (٣) .

وعندما تحدث (كولر) السفير النمساوي في أستانة مع (رشيد باشا) بخصوص مشروع القناة ومعارضته بالخط الحديدي ، بين (كولر) كيف أن انجلترا التي تتمسك بضرورة صدور موافقة حكومة الباب العالي على مشروع القناة لم تكن ترى ثمة ضرورة للحصول على هذه الموافقة بالنسبة لمشروع الخط الحديدي الذي كانت تسعى لإنشائه ، فأجاب (رشيد) على السفير النمساوي بقوله إن حكومة الباب العالي — رغم موقف انجلترا — قد تمسكت بحكمها القانوني ، ولم يبدأ (عباس) في الأعمال التي كان يتطلبها تنفيذ مشروع الخط الحديدي إلا بعد أن

(١) Huewitz Diplomacy in the Near East, Vol I, P 123
(Doc No. 51, Sultan's Firman to Moh Ali, Ist June 1841.
Quoted from Gt. Britain, Parliamentary papers, 1879, Vol. 78 Firmans granted by the Sultans to the Vice Roys of Egypt, 1841-73 Egypt No 4 (1879) C 2395, pp. 36-39.

Rossignol, p. 68 (٢)

Lettre de De Lesseps à M. le Comte De Lesseps à Paris, (٣)
de Vienne, 8 Juillet 1856 · Lettres, journal I, 402.

تسلم موافقة السلطان، هذا بالإضافة إلى ما يحيط بمشروع القناة من ظروف سياسية حيث يلزم اتفاق الدول الأوروبية على حياد القناة (١).

ويؤكد (نوبار باشا) أثناء مساعيه ومفاوضاته — بعد ذلك — مع شركة القناة في باريس عام ١٨٦٣ حق السلطان في الموافقة على المشروع ، فاعتبر أن (سعيداً) عندما علق صحة الامتياز على موافقة السلطان لم يكن هذا بمثابة شرط لإلغاء محاسب (Resolutoire) أى يبرر إلغاء الامتياز ، بل كان أيضاً شرط تعلق (Suspensive) أى أنه إذا لم تصدر موافقة السلطان فإن الشركة تفقد وجودها القانوني ، وأن الوالى باشتراطه الحصول على موافقة السلطان لما يحترم في هذا الشرط المعاهدات والمواثيق لأن حق السلطان في ذلك لا ينكر ، وهو مستمد — كما يقول نوبار — من فرمان عام ١٨٤١ الذى يقرر ضرورة موافقة الباب العالي على المشروعات الهامة ، بل ولقد اعترف (دى لسبس) في مناسبات مختلفة بهذا الحق وسعى من أجل الحصول على تصديق السلطان ، ولم يغير رأيه ويعان لمكان التفاوض عن موافقة السلطان العثمانى إلا بعد أن فقد الأمل في الحصول على هذه الموافقة وباءت مساعيه في الآستانة بالفشل (٢).

(١) الوثائق المسومة (المكرويلم) No 20 C. de Koller à Buol à

Vienne le 7 Juin 1855; Husny, p. 253-254.

Rossignol . Le Canal de Suez ..., P. 65-66.

(٢)

الفصل العاشر

معارضة إنجلترا لمشروع القناة

مساعي إنجلترا لعرقلة المشروع :

لقد كان (دى لسبس) يقدر منذ البداية خطورة معارضة الحكومة الإنجليزية على مستقبل مشروع القناة ، ولذلك رأينا (١) أنه بمجرد وصوله إلى القاهرة مع (سعيد) من الرحلة الصحراوية أسرع — بناء على نصيحة الوالي — يستطلع رأى القنصل الإنجليزي (بروس) ويحاول معرفة الموقف الذى سوف تتخذه الحكومة الإنجليزية من المشروع بعد أن أعلن الوالي موافقته على تنفيذه . ورغم أن القنصل الإنجليزي امتنع عن إبداء رأيه على أساس عدم وصول تعليمات إليه من حكومته بخصوص المشروع فقد حاول (دى لسبس) تهدئة مخاوف الحكومة الإنجليزية وذلك بأن أوضح (لبروس) أن مشروع القناة سيكون ذا صفة عالمية وأن فوائده ستعم الدول جميعاً ، وأنه لا يحمل بين ثناياه أهدافاً سياسية لدولة من الدول وإنما هو مشروع تجارى بحت (٢) .

ومن أجل التغلب على السياسة التقليدية التى دأبت عليها الحكومة الإنجليزية فى معارضة مشروع القناة طلب (دى لسبس) من (ارليه دوفور) عضو جمعية دراسات قناة السويس فى ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ (ثم فى ١٤ ديسمبر) أن يذهب إلى إنجلترا لىسعى لمقابلة كبار الشخصيات السياسية فيها وأن يبذل جهده للتأثير على رأى العام الإنجليزي وإقناعه بتأييد المشروع (٣) .

(١) الفصل الثامن .

(٢) De Lesseps . Lettres, journal T. I p. 38 (Journal, 24)
Novembre 1854)

(٣) Lettre de De Lesseps a Ailes Dufour, du Caire le 30
Novembre 1854 Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin, T. XII
p. 228-229.

وفي ٣ ديسمبر ١٨٥٤ بعث (دى لسبس) برسالة إلى (ريتشارد كوبدن R. Cobden) عضو البرلمان الإنجليزي ، وأبلغه فيها أنه قد أخذ على عاتقه أن « يفتح الأرض أمام الشعوب Aperte Terram Gentibus » ، وأنه لا يصدق ما يشاع من أن مشروع قناة السويس يلقى معارضة شديدة من جانب الحكومة الإنجليزية، حيث أن القناة سوف تعرد على انجلترا - على وجه الخصوص - بموارد جمّة من الناحيتين التجارية والسياسية ، باعتبارها صاحبة أكبر نصيب في التجارة الشرفية ، كما تمتلك في القارة الآسيوية إمبراطورية مترامية الأطراف ، وفي إمكانها أن تخفّص تكاليف نقل تجارتها الشرقية إلى النلت باحتصار المسافة بينها وبين الشرق إلى ما يقرب من النصف ، وأعرب (دى لسبس) في ختام رسالته إلى (كوبدن) عن أمله في أن يبدل عضو البرلمان الإنجليزي معونته وتأييده الساعى التى سوف يقوم بها (ارليه دوفور) في انجلترا (١) .

ولسكن الحكومة الإنجليزية لم تلب أن هبت لمعارضة مشروع القناة بمجرد أن بلغتها أخبار موافقة الوالى على مشروع (دى لسبس) ، وبدأت الحكومة الإنجليزية تحاول جس نبض الحكومة الفرنسية وذلك عندما سعى لورد (كاولى Cowley) سفير انجلترا في باريس في ١٣ ديسمبر ١٨٥٤ لمقابلة (دروين دى لوس Drouyn de Lhuys) وزير خارجية فرنسا واستوصحه الأمر فيما يجرى في مصر من أحداث ، واستفسر عما إذا كان (دى لسبس) قد اتفق سلفاً مع الحكومة الفرنسية بشأن مساعيه في مصر لتنفيذ المشروع ، إلا أن وزير الخارجية الفرنسية نعى صلة (دى لسبس) بالحكومة الفرنسية ، وأعلن أن حكومته لا تهدف إلى تحقيق مصلحة خاصة من وراء المشروع الذى يسعى (دى لسبس) لتنفيذه ، وأنها إذا كانت تحبذ المشروع فإن ذلك يرجع إلى الفوائد التى سوف تجنيها تجارة العالم أجمع من وراء تنفيذه ، ثم أكد وزير الخارجية الفرنسية أن حكومته لن تتدخل في هذا المشروع بأى شكل من الأشكال (٢) .

(١) Lettre De Lesseps a M. Richard Cobden, membre de
parlement a Londres, du Caire, le 3 Decembre 1854. Lettres,
journal I P 52-54.

(٢) De Lesseps Origines du Canal De Suez, P. 100-101;
Husny Le Canal de Suez, P. 239-240,

ورغم هذه التأكيدات من جانب الحكومة الفرنسية ، ورغم أن القنصل الإنجليزى (بروس) نفسه أبلغ حكومته اعتقاده بأن (دى لسبس) لم يكن موفداً من قبل الحكومة الفرنسية (١) ، فقد أخذت انجلترا تبذل مساعيها الدبلوماسية لعرقلة تنفيذ مشروع القناة ، وكانت جهودها فى هذا المجال تنقسم بالحيلة والحذر والتحفظ حتى لا تنسب إلى العلاقات الودية التى كانت قائمة وقتذاك بينها وبين فرنسا فى أثناء حرب الفرم ، واتخذت مساعى انجلترا لإحباط مشروع القناة مبادىن لئلا تسقط فى القاهرة والآستانة وباريس .

أما فى القاهرة ، فقد بعثت وزارة الخارجية الإنجليزية فى ٩ يناير ١٨٥٥ (بروس) قنصلها فى مصر تطلب منه أن يبين للوالى « بطريفة ودية للغاية » رأى الحكومة الإنجليزية فى المشروع الذى ترى أن تكاليفه سوف ترفع الميزانية المصرية ، وأن رأس المال اللازم لتنفيذه لو جمع من خارج مصر فإنه سوف يكون مشروطاً بشروط من شأنها أن تقيد حرية الوالى فى إدارة حكومة بلاده ، كما طلبت من (بروس) أن يوضح (لسعيد) أن معارضتها للمشروع ليس منشؤها أن القائم به شخص فرسى وأنها لو وجدت أى فائدة ترجى من المشروع لا بدته . واء أكان القائم به فرنسياً أم انجليزياً (٢) .

أما فى الآستانة ، فقد شهدنا (٣) كيف أن السفير الإنجليزى لورد (سترانفورد دى ردكليف) قد حمل لواء المعارضة « غير الرسمية » لمشروع القناة ، فأشار على الصدر الأعظم بتأجيل اتخاذ قرار فى المشروع والإيحاء إلى والى مصر بالتخلي عنه وعدم التسكك بتنفيذه .

إلا أنه فى الوقت الذى كانت انجلترا تعارض فيه المشروع بطريقة غير رسمية لدى سلطات القاهرة والآستانة كانت تحاول أن تظهر أمام الحكومة الفرنسية بمظهر ودى ، ويتجلى هذا عندما أكد (كاولى) سفير انجلترا فى باريس لوزير

Ibid, p. 230

(١)

F. O. 78-1123

(٢) الأورال الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية :

F. O January 9 th, 1855 To Frederick Bruce, No. 2

(٣) الفصل التاسع .

الخارجية الفرنسية في ١٩ يناير ١٨٥٥ أن الحكومة الإنجليزية لا تنوى أن تجعل معارضتها لمشروع القناة تتجاوز حدود « اللياقة » ، وأنها في معارضتها ليست مدفوعة بروح معادية لمصالح فرنسا ، وقد رد (دى لوس) وزير الخارجية الفرنسية بأن حكومته قد أصدرت إلى (ساباتيه Sabatier) قنصلها في مصر تعليمات طلبت منه فيها الامتناع عن التدخل لمصلحة (دى لسبس) ، وكرر وزير خارجية فرنسا للسفير الإنجليزي أن فرنسا لا تهدف إلى مصالحة خاصة من المشروع ، وإيست لها رغبة سوى ترك المشروع لتقدير والى مصر ورغبته (١) .

ومن أجل إضعاف حدة المعارضة الإنجليزية لمشروع القناة لم يتوان السان سيمونيون وجمعية دراسات قناة السويس في تشد أزر (دى لسبس) في تلك الفترة ، ولتحقيق هذا الهدف أذاع (انمانان) في ٢٢ يناير ١٨٥٥ بيانا^(٢) وجهه إلى الرأي العام الإنجليزي ، وفيه تناول بالشرح الفوائد السياسية والتجارية التي سوف تعود على انجلترا من وراء تنفي فناة بين البحرين المتوسط والاحمر بحيث يصير من واجب الحكومة الإنجليزية المسارعة إلى تأييد المشروع والمساهمة في تنفيذه ، فبين (انمانان) كيف أن شئ برزخ السويس سوف يختصر المسافة التي تفصل الدول الأوروبية عن كل من استراليا والهند والصين إلى ما يقرب من النصف ، ولذلك فقد اعتبر أن أكثر الدول تقدماً في الصناعة وأنشطها في التجارة والملاحة البحرية (يوصد انجلترا) يجب أن تكون أسبق الدول إلى تأييد هذا المشروع . وعبر (انمانان) كذلك عن تعجبه لتأييد انجلترا لمشروع قناة بناما ومعارضتها في الوقت نفسه - لحفر قناة السويس مع أن الهدف من كلا المشروعين واحد ، وعلل (انمانان) موقف المعارضة الذي وقفه انجلترا من مشروع السويس بأن سببه العداء الذي تشب بين فرنسا وانجلترا منذ قيام الثورة الفرنسية الكبرى فصارت

Husny Le Canal de Suez p. 243

(١)

(٢) الوثائق المسوية (الميكرو فيلم) No. 15 d. Societe d'Etudes du Canal de Suez. Note Sur les Avantages que retirerait l'Angleterre du Percement de Isthme de Suez, sous les doubles rapp des interets politiques et Commerciaux, Par Enfantin de Leon, le 22 Janvier 1855.

انحياؤه تعتبر شق قناة في برزخ السويس سلاحا تشهره فرنسا في وجهها للفضاء على النفوذ الإنجليزى فى الهند . ثم انبرى (انفانتان) بوضع فى بيانه كيف أنه لم يعد هناك مبرر لاستمرار مخاوف انجلترا من نوايا فرنسا حيث أن الظروف فى عام ١٨٥٤ تختلف تماماً عنها فى عام ١٨٠٤ بعد أن تحالفت الدولتان فوقفتا جنباً إلى جنب « فى حرب ضد الهمجية ، ودفاعاً عن المدنية (يفصد حرب الغرم) وذلك اتحاد سرف يتأكد فى السويس ، فى أرض مصر ، من أجل السلام ، ورفاهية العالم وسعادته . . . »

ولقد حاول (انفانتان) فى بيانه أن يبين كذلك للرأى العام الإنجليزى أن قناة السويس لن تجر على الإنجليز الأضرار مثلاً قد يترتب على حفر قناة بناما التى كان يرى أن حفرها سرف يؤدى إلى فتح بحار الهند والصين واليابان وأستراليا لسفن الولايات المتحدة الأمريكية التى كانت فى يوم من الأيام مستعمرة إنجليزية « وبذلك يتاح لهذه الدولة الناشئة الفرصة لمنافسة انجلترا فى تجارة الأسواق الشرقية التى كانت احتكاراً لانجلترا وحدها » . ولما كانت انجلترا تخشى دائماً أن تنزع فرنسا فى حقل البحر المتوسط بحيرة فرنسية لا ينازعها فى مياهه منازع ، فقد أراد (انفانتان) أن يهدى مخاوف انجلترا من هذه الناحية فأوضح أن ذلك لن يحدث إذا ما شفت القناة فى برزخ السويس لأن البحر المتوسط سيصير حائلاً ممرآ تجارياً تتل فيه « سيده البحار » نفس المكانة التى تحتلها فى المحيط ، هذا علاوة على ما كان يعنفده (انفانتان) من أن شق قناة السويس سرف يؤدى إلى صرف اطماع روسيا عن فارس حيث يصبح أمامها طريق آخر نستطيع أن تصل منه إلى الشرف .

ومع ذلك فقد استمرت الحكومة الإنجليزية على معارضتها لمشروع القناة ، وكانت معارضتها للمشروع فى الآستانة أقوى منها فى مصر وذلك على وجه الخصوص منذ أواخر يناير ١٨٥٥ عند ما سافر (دى لسبس) إلى الآستانة للحصول على تصديق الحكومة العثمانية على مشروعه واتضح للحكومة الإنجليزية أن الامتياز الذى حصل عليه (دى لسبس) لن يصير نافذ المفعول إلا بعد الحصول على تصديق الدولة العثمانية عليه بوصف أنها صاحبة السيادة على مصر ، ولذلك فقد وجدت الحكومة الإنجليزية أنه من الحكمة ألا تنسج معارضتها لدى

الحكومة المصرية بالنسبة حتى لا يوجه الاتهام لانجلترا بأنها تحارب مصالح فرنسا إذا ما وصلت إلى الحكومة الفرنسية أنباء مساعي الحكومة الإنجليزية لدى والى مصر، وذلك حينما أصبح معروفاً على وجه الخصوص أن (سعيداً) يميل إلى جانب فرنسا، وعلى ذلك فقد رأت الحكومة الإنجليزية أنه من الأفضل إذا أرادت عرقلة المشروع أن تهزل مساعيها لدى حكومة الباب العالي فهي تتمتع في الآستانة بنفوذ كبير وتستطيع أن توحى إلى الحكومة العثمانية برفض المشروع، وبهذه الطريقة تقع تبعة عرقلة مشروع القناة - أمام فرنسا - على الحكومة العثمانية لا على الحكومة الإنجليزية، ولم تكن هذه الأحيـرة تريد لإفساد العلاقات التي كانت تربطها بفرنسا وفرنسا (١).

ورغم أن معارضة السفير الإنجليزي في الآستانة المشروع لم تكن لها صفة رسمية فقد ترتب على القرار الذي اتخذته الباب العالي بتأجيل إصدار موافقته أن أصبح مشروع القناة مسألة ذات طابع سياسي أكثر منها مسألة تجارية، كما صار واضحاً أنه من المتعذر إخراج المشروع إلى حيز التنفيذ إلا بعد الوصول إلى اتفاق نشأته بين الحكومتين الإنجليزية والفرنسية (٢).

وبهذا كان (دى لسبس) في الآستانة يناهض مساعي انجلترا غير الرسمية كان (بروس) القنصل الإنجليزي في مصر يحاول بطريقة غير رسمية أن يثير قلق (سعيد باشا) وخاوفه من المشروع، فأخذ يوضح له أن الامتياز الذي منحه الباشا (لدى لسبس) ينطوى على خطر كبير لأنه يجعل السلطة منحصرة في يد فرد واحد هو (دى لسبس) علاوة على خطورة النتائج التي سوف يتأثر بها مركز مصر بسبب شق قناة الملاحة تحت في أراضيها، وخطورة منح شركة فرنسية هي (شركة القناة) حق امتلاك أراضٍ يصير لها حق زراعتها مما يؤدي - كما يقول القنصل الإنجليزي - إلى تزايد النفوذ الفرنسي في مصر التي لا تلبث أن تصير نواة لمستعمرة فرنسية كبرى (٣)، وتصبح إحدى الحلقات في سلسلة مناطق

Hoskins . British Routes to India, p. 307, (١)

دكتور محمد مصطفى صفوت : انجازه وقائه السويس ص ٢١/٢٠

Rossignol . Le Canal de Suez, p. 26 (٢)

(٣) الأوراي الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية : F O. 78-1156 No. 2 (1)

Bruce to Clarendon, 20 th. February 1855.

النفوذ المربى الممتدة بين الجزائر التي احتلتها فرنسا وموارثة لبنان الذين كانوا تحت حمايتها (١) . كما استند (بروس) في معارضة المشروع لدى (محمد سعيد) على أن مثل هذا الطريق سوف يكون عرضة لاختار كثيرة لأنه « يخترق دولة لا تمتلك ضمان المحافظة على حيادها ، وبدون ضمان كاف لحياد القناة فإنها إذا ما أُنشئت سوف يكون ضررها على مصر أكثر من نفعها (٢) » .

ولذلك ، ولما كان من رأى القنصل الإنجليزى أن من الخطورة حفر القناة بدون الوصول سلفاً إلى قرار بشأن حيادها ، فقد اقترح على حكومته تقرير حياد القناة و ضمان الدول الأوروبية لهذا الحياد خشية خضوع مصر لنفوذ أجنبي (يفصد النفوذ الفرنسى) بعد حفر القناة بما سوف يحدد كيان الامبراطورية العثمانية (٣) .

وظلت الحكومة الإنجليزية متمسكة بموقفها إزاء مشروع القناة رغم أن (سعيداً) استجاب إلى طلب الحكومة العثمانية عندما بعث إليها في ١٣ مايو ١٨٥٥ بما طلبته من إيضاحات بخصوص المشروع ، وهى الإيضاحات التى علقته عليها لإصدار رأيها فى المشروع ، وفى نفس الوقت أراد (سعيد) أن يعرف وجهة نظر الحكومة الإنجليزية فطلب من (قسطنطين) سفير تركيا فى لندن أن يستطلع رأى وزير الخارجية الإنجليزية فى المشروع ، فرفع (قسطنطين) فى ١٩ مايو ١٨٥٥ إلى (سعيد) نتائج مباحثاته مع وزير الخارجية الإنجليزية ومفادها أن الحكومة الإنجليزية رغم إقرارها بأنها سوف تفيد من مشروع القناة أكثر من غيرها إلا أنها مصممة على معارضة المشروع بدعى أن الوقت غير مناسب للمشروع فى تنفيذه حيث تستأثر حرب القرم بأموال الدول الأوروبية ، ولاعتقادها بأن النجاح فى تنفيذ

Husny Le Canal de Suez, P' 250 - 251 (١)

Op. Cit. (٢)

Hoskins : British Routes to India, P. 251 (٣)

المشروع امر غير مؤكد ، علاوة على أنها ترى أن التنازل عن أراض واسعة للأجانب والالتزام بتعهدات لا تعرف نتائجها سوف ينتقص من سيادة الدولة العثمانية وينزل الأضرار بمصالحها . وأكد وزير الخارجية الإنجليزية للسفير التركي أن معارضة حكومته للمشروع ليس مرجعها الرغبة في منافسة الحكومة الفرنسية بل ستظل معارضتها للمشروع قائمة حتى ولو أسند تنفيذه إلى تركية من أصحاب رموس الأموال الإنجليز والفرنسيين أو من الإنجليز وحدهم (١) .

ولما كان (بندقي) سفير فرنسا في الآستانة قد احتج لدى الحكومة العثمانية على موقفها من مشروع القناة ، وأفهم (بندقي) الحكومة العثمانية أن موقفها من المشروع يسىء إلى حكومته خصوصاً بعد الخطاب الذى أرسله (كامل باشا) إلى والى مصر ، فعد بادر (كاولي) السفير الإنجليزي في باريس إلى الاحتجاج لدى الحكومة الفرنسية على مساعى (بندقي) لتأييد المشروع وأحاب (والوسكي) وزير الخارجية الفرنسية بأنه وإن كان مقتنعاً بأن توصيل البحرين مشروع مفيد ويمكن تنفيذه إلا أنه - لإرضاء للحكومة الإنجليزية - يقترح أن تمتنع الحكومتان الإنجليزية والفرنسية معاً عن التدخل ، وأن تطلب كل منهما إلى ممثليها في الآستانة الامتناع عن تأييد مشروع القناة أو معارضته ، على أن يترك الب في المسألة للسلطان ووالى مصر وحدهما (٢) .

إلا أن هذا الاقتراح لم يلق ترحيباً من الحكومة الإنجليزية التى كانت تعتقد أن الطريق عبر مصر يهملها أكثر مما يهملهم فرنسا ، كما اعتبرت أن ترك الموضوع بين بدى السلطان ووالى مصر فقط سوف يتيح الفرصة أمام أنصار كل من الدولتين سواء أكان ذلك في تركيا أم في مصر لإثارة الأحقاد والمنافسات التى تحاول الدولتان تفاديهما (٣) .

(١) الأورار الركبة - المحفظة رقم ١٣٠ عايدن متهرفات - رجة الوثيقة الركبة المأثرة
٢ رمضان ١٢٧١ هـ (١٩ مايو ١٨٥٥) من سفير تركيا في لندن إلى (سعيد باشا) .

(٢) الأورار الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية F O. 78-1156 No. 665 from
Cowley to Clarendon Paris June 4th, 1855

(٣) الأورار الإنجليزية F. O. 78-1156 No 606 F. O. to Cowley,
June 18 th 1855

(١٨ - قناة السويس)

والمرح أن الحكومة الإنجليزية قد أيقنت أن حصول مثل هذا الاتفاق بينها وبين الحكومة الفرنسية لن يحقق الغرض الذي تلشده وتسعى إليه وهو عبر مشروع القناة ، فقد كان معروفاً أن (سعيد باشا) يميل كل الميل لتنفيذ المشروع رغم الصعوبات السياسية التي واجهته حتى ذلك الوقت ، كما كان واضحاً أن في استطاعة (سعيد) أن يحصل على موافقة حكومة الباب العالي لولا معارضة السفير الإنجليزي في الآستانة ، فلو أن لورد (ستراتفورد) قد صار يكف عن معارضة المشروع لكان ممكناً أن يصدر الباب العالي موافقته حتى لو امتنع عن تأييده السفير الفرنسي . وقد دعا اللورد (كاولي) الحكومة الفرنسية في باريس إلى عدم المغامرة بهدم صرح التفاهم بين الدولتين بسبب تأييدها لمشروع القناة ضد مصالح انجلترا (١) ، ثم هدم إلى الحكومة الفرنسية الاعتراضات التي كانت تتمسك بها حكومتها لزام المشروع وهي الاعتراضات التي أبلغه بها (كلارندون) وزير الخارجية الإنجليزية في ١٨ يونيو ١٨٥٥ .

أسس معارضة انجلترا لمشروع القناة .

كانت الحكومة الإنجليزية كما جاء في رسالة (كلارندون) إلى (كاولي) تسند في معارضة مشروع القناة بين البحرين إلى ثلاثة اعتراضات :

أولها : أن المشروع من المستحيل تنفيذه بسبب الظروف الطبيعية في المنطقة التي سوف تخترقها القناة ، وأنه حتى لو أمكن تنفيذه فإنه سيتكلف نفقات باهظة لا يمكن أن تجعل من القناة مشروعاً تجارياً مربحاً ، ولذلك فإن الحكومة الإنجليزية ترى أن الدافع لتنفيذ المشروع لا بد أن يكون سياسياً .

وثانيها : أن تنفيذ مشروع القناة سوف يستغرق وقتاً طويلاً ، ولذلك سيؤدى إلى تأخير إتمام الخط الحديدي إن لم يعرقله نهائياً ، وهذا يضر بمصالح انجلترا المنصلة بالهند حيث أن كل ما تريده انجلترا في مصر طرئاً سريعاً سهلاً

Husny : Le Canal de Suez, P 258 , Seifed-Dean England's (١)
Opposition ..., P. 34-44

آمناً للمسافرين والبضائع الخفيفة والمراسلات والانباء بينها وبين الهند ، ويمكن توفير أعمال السرعة في هذا الطريق بمد الخط الحديدي إلى السويس ، أما عامل الأمن فإنه يتحقق ببقاء مصر على تبعيتها للدولة العثمانية .

أما ثالثها : فيقوم على أن الحكومة الإنجليزية ترى أن مشروع القناة تدفعه سياسة معادية لإنجلترا من جانب فرنسا ، ذلك أن أضرار السياسة الفرنسية يسعون جاهدين لكي يفصلوا مصر عن الإمبراطورية العثمانية لقطع طريق الاتصال السهل والسريع بين إنجلترا والهند ، ومن أجل تحقيق هذه الغاية كذلك ادعت وزارة الخارجية الإنجليزية أن وزارة الحرب الفرنسية قد وضعت خطة لإقامة تحصينات واسعة النطاق تحت إشراف مهندسين فرنسيين على الساحل المصري المطل على البحر المتوسط للدفاع عن البلاد المصرية ضد أى هجوم بحري قد يأتيها من جانب الدولة العثمانية ، وكان لتحقيق هذا الهدف أيضاً أن انشئت القناطر على النيل بدعوى استحداثها في أعمال الري بينا الهدف الأساسي من إقامتها كما تقول الحكومة الإنجليزية - هو إغراق جزء من الدلتا إذا استلزمت ذلك الضرورات العسكرية ، وأنه من أجل ذلك أيضاً تؤيد فرنسا مشروع القناة حيث أنه يمكن فصل مصر عن سوريا بحفر تلك القناة العميقة ، وإيجاد ذلك الشريط من الأرض الذي يمتد بين البحر المتوسط والبحر الأحمر والذي تمتلكه شركة أجنبية .

وقد أسهمت تعليمات وزارة الخارجية الإنجليزية إلى السفير الإنجليزي في باريس في وصف الصعوبات الطبيعية التي تعتقد أنها تقف في وجه تنفيذ مشروع القناة ، فذكرت أن الساحل سراء بجوار السويس على البحر الأحمر أو عند الفرما على البحر المتوسط ساحل ضحل قليل العمق لماافة تمتد إلى ثلاثة أميال من الشاطئ ولذلك فإنه من الصعب إيجاد بحري مائي عميق عند الساحلين وبدرجه تلائم السفن البحرية ، مع المحافظة على هذا الممر ممتزحاً على الدوام وإقامة موانئ عند نهايتي القناة حيث تتطلب كل هذه الأعمال نفقات طائلة .

كما أن حفر القناة ذاتها بحيث تكفي من حيث الاتساع والعمق لمروور السفن في الاتجاهين سرف يكون عملاً باهظ التكاليف وذلك بسبب الرمال التي تتحرك نحو القناة ، وبسبب ما يتطلبه ذلك من ضرورة تطهير القناة من هذه الرمال باستمرار ولذلك

فإن الحكومة الإنجليزية كانت ترى أنه من المنسكوك فيه إمكان حفر مثل هذه القناة وجعلها مفتوحة للبلاحة على الدوام مهما دلت في سبيل ذلك من نفقات علاوة على صعوبة اقتراب السفن من كل من نهايتها ، وأنه لو كان في الإمكان تنفيذ القناة فإنها لا يمكن أن تكون مشروعا تحاريا مربحا على الإطلاق (١) .

وكأنما كانت الحكومة الإنجليزية - وهي تتبر هذه الاعتراضات - تهدف إلى عرقلة المشروع والحيلولة دون حصوله على التأييد اللازم لخروجه إلى حيز التنفيذ سواء في إنجلترا ذاتها ، أو في بقية الأقطار الأوروبية وفي مقدمتها فرنسا ، أو في الدولة العثمانية ، وكان كل اعتراض من اعتراضات الحكومة الإنجليزية الثلاثة يخدم وجهة نظرها في ناحية من العالم .

فالاعتراض الأول الذي أثارته الحكومة الإنجليزية وذهبت فيه إلى أن مشروع القناة يستحيل تنفيذه بسبب الظروف الطبيعية القائمة في منطقة البرزخ كان الهدف منه ب الخوف لدى الرأي العام سواء في إنجلترا أو في غيرها من الأقطار الأوروبية حتى لا يقدم أحد من الأفراد أو البنوك على المساهمة فيه وبذلك يعجز (دى لسبس) عن توفر الأموال اللازمة لتنفيذ المشروع فيكون مآله الفشل .

وعندما أثارته الحكومة الإنجليزية الاعتراض الثاني الذي حاولت فيه تصير مشروع القناة بأنه يضر بمصالح إنجلترا إنما كانت تهدف من وراء ذلك إلى محاولة صرف الحكومة الفرنسية عن تأييد مشروع (دى لسبس) رغبة منها في الإبقاء على التحالف القائم والعلاقات الودية السائدة بين إنجلترا وفرنسا في ذلك الوقت .

أما الاعتراض السالب الخاص باحتمال انفصال مصر عن الامبراطورية

(١) الأوراق الإنجليزية ، دار الوثائق التاريخية F. O. 78 - 1156 F. O. to Lord

Cowley No. 606, 18 th June 1855,

Méruau . L'Egypte Contemporaine. P. 153.

Rossignol . Le Canal de Suez, p 33-34,

Seifed-Dean England's Opposition.. P. 41-46

العثمانية بعد حفر القناة ، فقد أرادت الحكومة الإنجليزية من ورائه أن تبت الرعب والفرع لدى الحكومة العثمانية فتحض الباب العالى على عدم الموافقة على المشروع ما دام أن ذلك سوف يؤدي إلى الإضرار بالإمبراطورية العثمانية ويهدد كيائها .

ومع ذلك فالنائب المؤكد أن هذه الاعتراضات لم تكن هي الدافع الحقيقي الذى حرك انجلترا إلى الوفوف ووقف المعارضة من مشروع القناة ، فادعاؤها بأن المشروع غير ممكن التنفيذ لأسباب طبيعية ادعاء لا يقوم على أساس مقنع ، حيث أنه قد صار من المؤكد لإمكان سنو قناة في برزخ السويس بعد أن ثبتت تساوى مستوى البحرين في عام ١٨٤٧ وأكد ذلك كثير من المهندسين ؛ كما أن (دى لسبس) نفسه أعلن أنه لن يتسرع في تنفيذ المشروع إلا بعد أن يحيل المشروع التمهيدى الذى وضعه (لينان) و (مارجيل) على لجنة فنية من المهندسين المتخصصين في مثل هذه المنشآت والذين سيختارون من مختلف الدول الأوروبية لا صدار قرارهم النهائى في الموضوع ، كما أن الحكومة الإنجليزية إذا كانت غير مؤمنة بإمكان تنفيذ المشروع فإنها لم تكن مرعومة على المساهمة في تنفيذه (١) .

ولم يكن صحيحاً كذلك إدعاء الحكومة الإنجليزية بأن مشروع القناة لو نفذ سوف يعرقل مشروع الخط الحديدى الذى توليه كل اهتمامها وتعتبره المشروع الوحيد الذى يحقق مصالحها، فإن هذا الادعاء ينهار من أساسه فقد أعلن (سعيد باشا) منذ شهر مايو عام ١٨٥٥ تصميمه على اتمام الخط الحديدى بين الاسكندرية والقاهرة وهو الخط الذى كان بدأ في عهد سلفه (عباس) ثم قرر سعيد في نفس الوقت ومن أجل ارضاء الحكومة الإنجليزية حتى تحف حدة معارضتها لمشروع القناة أن يمد هذا الخط إلى السويس وابرم لذلك عقداً مع شركة (بريجز Briggs & Co. Mouchelet) بالبدء فوراً بمعاينة المنطقة التى سوف يحترقها الخط

الحديدي بين القاهرة والسويس (١).

وقد كان (دي لسبس) يأمل أن يقابل فرار الوالي بمد الخط الحديدي إلى السويس برضاء الحكومة الإنجليزية وتخليها عن معارضة مشروع القناة (٢).

وكذلك لم يكن حوف الحكومة الإنجليزية على كيان الدولة العثمانية هو السبب الرئيسي في معارضتها لمشروع القناة، فقد كان السبب الأساسي لهذه المعارضة هو أن مشروع القناة يبدو مشروعاً فرنسياً، ويحقق فكرة «نابوليونية» يتولاها دبلوماسي فرنسي يتمتع بعطف امبراطور فرنسا ورعايته (٣)، فالحكومة الإنجليزية كانت تعتقد أن نفوذ فرنسا بعد حصر القناة سوف يزداد في مصر زيادة كبيرة فلا يلبث أن يتكون ما يشبه مستعمرة فرنسية في المنطقة التي حول القناة وبذلك يصبح الطريق عبر مصر وهو الموصل إلى امبراطورية إنجلترا الاستعمارية في الشرق طريقاً غير آمن لوقوعه تحت سيطرة فرنسا، وتصبح مواصلات إنجلترا مع الهند مهددة بالخطر البالغ، هذا من الناحية السياسية. أما من الناحية التجارية فقد كانت إنجلترا تحشى بعد حصر القناة أن تصبح الدول الأوروبية المطلة على البحر المتوسط تتمتع بمركز أفضل مما تتمتع به إنجلترا التي تفصلها عن الهند مسافات كبيرة، وتزول السيادة البحرية التي كانت لإنجلترا والتفوق الذي أحرزته بحريتها في ارتياد المحيطات، خصوصاً وأن إنجلترا كانت حتى ذلك الوقت تسيطر على طريق الرأس لا يتنافس فيها منافس وكانت امبراطوريتها في الهند في مأمن من أي تهديد (٤). كما كانت تحشى أن يصير في إمكان السفن الحربية الفرنسية

(١) الأوراق الأمريكية (الميكرويلم) Despatches from U. S. Consul's

in Alex. No. 21, 9 th. May 1855

Lettre de De Lesseps a M, le Comte De Lesseps a Paris, d'Alex.

le 12 mai 1855 · Lettres, journal, I. P. 195

الوثائق المساوية — الميكرويلم N. 830. de H. Huber a Buol. le 17
Mai 1855.

Op. Cit, T. I. P. 196 (٢)

Seifed-Dean · England's Opposition, p. 47, (٣)

Hallberg, 133, Berteaut, p. 58. د. الشناوي: السحرة ص ٥

Seifed-Dean, p. 47 Hallberg 122. (٤)

وصول إلى الهند قبل السفن الإنجليزية (١) .

وهكذا نرى أن السبب الحقيقي لمعارضة انجاءه لمشروع القناة إنما هو سبب بحري بحت يتلخص في خوفها من وفود الطريق إلى الهند في يد دولة أخرى . نذكر ذلك أنه في عام ١٨٥٦ وأثناء رحلة (دى لسبس) الثانية إلى انجاءه . مؤتمر باريس دارت مباحثات بين (دى لسبس) وشخصية تمثل (بلرستون) بدمى الوزارة الإنجليزية ، وقد أعرب المتحدث باسم (بلرستون) أنه إذا عهد انجلترا بحراسة هذا الممر المائي فإن معارضتها لمشروع القناة سوف - قف (٢) .

وثمة أمر آخر يفسر لنا حقيقة موقف انجلترا نحو المشروع ، ذلك أنه في وقت الذي كانت الحكومة الإنجليزية تعارض فيه مشروع القناة كانت تؤيد بكل قوة مشروع إنشاء خط حديدي بين البصرة والخليج الفارسي وكانت إحدى شركات الإنجليزية قد تعهدت بإشائه ، وصار (بلرستون) شديد الاهتمام بهذا مشروع واعتبره مشروعاً تجارياً محضاً ، وأعلن أنه إذا اتصلت الآستانة بنية أوروبا بهذا الخط الحديدي فإن هذا الخط يجب أن يفضل على أى مشروع آخر (٣) .

وكان مبعث تأييد الحكومة الإنجليزية لهذا المشروع أنها لم تكن ترى فيه طراً يهدد امبراطوريتها الاستعمارية .

رحلة (دى لسبس) إلى انجلترا :

ولمّا أيقن (دى لسبس) أن الحكومة الإنجليزية متمسكة بموقفها من مشروع قناة ولا تتزحزح عنه ، فقد وجد أنه من الأفضل أن يتوجه بمساعيه إلى انجلترا

(١) الوثائق المساوية - الميكرو فلم No. 99 Litt. E. de Hubner a Buol. le 20 Octobre 1855.

(٢) Husny . Le Canal de Suez, P. 273, Gravier F de Lesseps, p. 23.

(٣) Husny, p. 274

ذاتها لعله يستطيع اقناع الحكومة الإنجليزية بالتخلي عن معارضتها لمشروعه أو اقناع الرأي العام الإنجليزي ورجال المال هناك بفائدة المشروع لبلادهم فتتضرر الوزارة الإنجليزية إلى الرضوخ لقوة الرأي العام (١) .

وقد وافق (سميد) على رحلة (دى لسبس) إلى إنجلترا بعد أن تأكد لديه أن أية محاولات تبذل لدى حكومة الآستانة في ذلك الوقت للحصول على موافقتها على المشروع لن يكتب لها النجاح ما دامت الحكومة الإنجليزية تعف المشروع بالمرصاد (٢) . ومن أجل ذلك عادر (دى لسبس) مصر في أواخر مايو سنة ١٨٥٥ ووصل باريس في أوائل يونيو ورأى أن يمضى في باريس بعض الوقت لكي ينشر الوثائق المتصلة بالمشروع ويدعوه من ناحية ، ثم للاطمئنان إلى استمرار تأييد الحكومة الفرنسية له في نزاعه مع السان سيمونيين وجمعية دراسات قناة السويس من ناحية أخرى ، كما كان (دى لسبس) يرمى من وراء زيارته لباريس محاولة الوصول إلى اتفاق مع الحكومة الفرنسية بشأن الخطة التي يجب اتباعها للقضاء على الصعوبات التي يصادفها مشروع القناة بوجه عام ، والتي كان مبعثها على وجه الخصوص موقف إنجلترا منه .

وبعد وصول (دى لسبس) بأيام قلائل قدم للامبراطور (نابليون الثالث) في ٥ يونيو عام ١٨٥٥ مذكرة لكي يجرى على ضوءها تحديد التعليمات التي سوف تزود بها الحكومة الفرنسية (ثوفنيل Thouvenel) الذي عين في ذلك الوقت سفيراً لفرنسا في الآستانة خلفاً (لبندق) . وفي هذه المذكرة أوضح (دى لسبس) أنه ما دامت الحكومتان الفرنسية والإنجليزية قد وعدتا بعدم بذل أية مساع في الآستانة بخصوص المشروع فعلى السفير الفرنسي أن يمتنع عن التأثير على حكومة السلطان للواقعة على المشروع كما أن من واجب السفير الإنجليزي أن يمتنع هو كذلك عن تحريضها على معارضته ، فإذا لم يشأ لورد (سترا تفوردي) التمسك بهذا

(١) الوثائق النمساوية - الميكرو فيلم No. 30 C. de Koller a Buol, le 26
Juillet 1855.

Voisin : Le Canal de Suez, T. I, p. 35

(٢)

الاتفاق فإن السفير الفرنسي يصبح هو الآخر في حل من هذا الوعد وتكون له حرية العمل من أجل تأييد المشروع (١) .

وبنما كان (دى لسبس) في باريس وصلت في ١٨ يونيو عام ١٨٥٥ إلى الحكومة الفرنسية أوجه اعتراض الحكومة الإنجليزية على المشروع وهي الاعتراضات الثلاثة التي سبقت الإشارة إليها (٢) ، فبادر (دى لسبس) بأن رفع في اليوم التالي (١٩ يونيو) إلى (والوسكي) وزير الخارجية الفرنسية مشروعاً للرد على هذه الاعتراضات .

وقد رد (دى لسبس) على الاعتراض الأول الذي يقول بأن المشروع يتعذر تنفيذه لأسباب فنية بأنه إذا كانت القناة يستحيل حفرها حقاً لأسباب طبيعية كما تدعى الحكومة الإنجليزية فقد كان من الواجب ألا يستبد بها القلق والخوف على مصالحها ما دامت مطمئنة إلى استحالة التنفيذ من الناحية الفنية ، وأضاف (دى لسبس) إلى ذلك أن (لبنان) و (موجيهل) وهما مهندسا والى مصر قد أثبتا بطريقة لا تدع مجالاً للشك أن بالإمكان تنفيذ المشروع في ستة أعوام وبشكل يكفٍ تصل إلى نحو مائتي مليون فرنك وهو نصف ما تكلفه الخط الحديدي بين باريس وليون ، وإلى جانب ذلك فقد أوضح (دى لسبس) أن والى مصر أعلن أن تقرير مهندسيه سوف يوضع على بساط البحث ويعرض على لجنة من المهندسين الأوروبيين الذين سيختارون من فرنسا وهولندا وألمانيا وغيرها من الدول الأوروبية وأن قرار هؤلاء المهندسين الدوليين سيكون الأساس الذي يقوم عليه تنفيذ المشروع . وأوضح (دى لسبس) في رده على هذا الاعتراض أن مشروع القناة سوف يكون عظيم الفائدة للمصالح التجارية والبحرية لجميع الأمم على وجه العموم وانجلترا على وجه الخصوص وأنه إذا كانت الحكومة الفرنسية تؤيد المشروع فإنها بذلك تسير على سياستها التقليدية القائمة على تأييد كل مشروع يستهدف تحسين أحوال الشعوب ويعمل على تقوية العلاقات بين الدول الأمر الذي جعل يمثل فرنسا في مصر يؤيد مشروع السكة الحديد رغم أن الهدف الأول منه كان خدمة المصالح الإنجليزية .

وأما فيما يختص بالاعتراض الثانى الذى عبرت فيه الحكومة الإنجليزية عن خرفها من عدم تنفيذ الخط الحديدى ، ثم قالت أنها لا تريد التطلع إلى مصر ولكنها تبغى الحصول على طريق سريع مأمون للمسافرين والبضائع الخفيفة والانباء والبريد ، فقد أجاب (دى لسبس) على هذا الاعتراض بقوله إن أهمية مصر لانجلترا إنما هى منسبلة فى توفير مرور سهل مأمون إلى الهند ، وأن فرنسا هى الأخرى شأنها فى ذلك شأن انجلترا لا يهمها الحصول على أى نوع من السيطرة على مصر. وأعرب (دى لسبس) عن تخوفه من أنه إذا طرح مشروعا القناة والخط الحديدى للتنفيذ أن تكون لمشروع الخط الحديدى الأفضلية على مشروع القناة ، كما أوضح (دى لسبس) أنه لا مبرر لخاوف انجلترا من تعطيل مشروع الخط الحديدى حيث أن الوالى قد قرر أن يمد الخط الحديدى إلى السويس ، وأن القنصل الإنجليزي فى مصر اغتبط لذلك ، كما أن القنصل الفرنسى هنا الوالى على هذه الخطوة .

وأكرر (دى لسبس) أن مشروع القناة يقوم على سياسة معادية لانجلترا كما كانت تدعى فى اعتراضها التالى وقال إنه لو كان الأمر كذلك لرفضته الحكومة الفرنسية. وأعرب (دى لسبس) فى ختام مذكرته عن اعتقاده بأن رأى العام الإنجليزي لا يشارك حكومته فيما تذهب إليه من الافتصار على الخط الحديدى واستخدامه لنقل المسافرين والبريد فحسب باعتباره الوسيلة الوحيدة لتقصير المسافة بينها وبين الهند (١) .

وبعد أن أمضى (دى لسبس) فى باريس نحو أسبوعين ولى وجهه شطر انجلترا ، وقدمه لرحلته إلى انجلترا بأن عهد إلى مراسل جريدة التيمس فى باريس ويدعى (اوميچر O'Meagher) — وكان يرتبط (بدى لسبس) برابطة الصداقة منذ كان (دى لسبس) يمثل بلاده فى مدريد — بأن يبعث إلى مدير الجريدة فى لندن يوصيه بالمشروع وصاحبه وهو فى طريقه إلى لندن . وقد حاول المراسل بناء على طلب (دى لسبس) أن يزيل من الأذهان ما علق بها بخصوص مشروع القناة ، فأكد أن امتياز حفر القناة لم يمنح لشخص فرنسى وإنما لمجموعة من

Projet de Reponse a une note Anglaise, remise a M. le (١)

Comte Walwski, ministre des Affaires Etrangères, sur sa demande : De Lesseps : Souvenirs... T II, p. 233-243

المساهمين الذين ينتمون إلى جميع الدول بما فيها إنجلترا التي يؤمل (دى لسبس) أن تساهم بأربعين مليون فرنك في شركة القناة بينما تنوى فرنسا المساهمة بثلاثين مليوناً ، كما أشار المراسل إلى أنه بفضل جهود (دى لسبس) قرر (سعيد) مد الخط الحديدي من القاهرة إلى السويس وهو الخط الذي تؤيده إنجلترا .

وأعرب المراسل عن أمله في أن يحصل (دى لسبس) على تأييد رجال المال والسياسة في إنجلترا لمشروعه « الذي يعتبر ذا فائدة عالمية طالما لا تسير نزاعات قومية من أية دولة ، وطالما يبدو حلياً أن مصالح إنجلترا لن تتأثر بشق برزخ السويس بل سوف تتوفر لها مزايا أكثر مما تتوفر لأية دولة أخرى » .

وأعلن مراسل (التيمس) كذلك أنه لا مبرر لما قد يساور الحكومة الإنجليزية من مخاوف إذا قامت الحرب بين إنجلترا وفرنسا وأبيحت الفرصة لحالها لفرنسا — بعد حفر القناة — حتى تقضى على إنجلترا في بحار الهند « فليست هناك دولة تستطيع مهاجمة إنجلترا في تلك الجهات النائية حيث تمتلك إنجلترا على الطريق المباشر إلى الهند كلا من جبل طارق ومالطة وعدن في حين أن من يسيطر على عدن في استطاعته أن يضع البحر الأحمر تحت رحمة أي يغلق هذا البحر ويفتحه متى يشاء (١) » .

وقد وصل (دى لسبس) إلى لندن في أواخر يونيو عام ١٨٥٥ وكان يحمل إلى السفير الفرنسي هناك (دى برسيني De Persigny) تعليمات من حكومته اشترك (دى لسبس) في إعدادها للرد على ما تثيره الحكومة الإنجليزية من اعتراضات وتتضمن هذه التعليمات أن يوضح السفير للحكومة الإنجليزية أن مشروع القناة ليس من إملاء سياسة معادية لانجلترا ، وأن التحصينات المقامة على ساحل الاسكندرية لم تعد خططها في وزارة الحرب الفرنسية وليس الهدف منها حماية مصر من أي هجوم عثماني ، وأن القناطر لم تنشأ باعتبارها وسيلة للدفاع ولكن لاستخدامها في الري وأنه لا داعي لأن تخشى الدولة العثمانية ما قد يترتب على حفر القناة بالنسبة لها حيث أن شق القناة سوف يؤدي إلى تدعيم قوتها لأنها سوف تسهل المواصلات مع الأماكن المقدسة في بلاد العرب وهي مصدر نفوذ

السلطان في العالم الإسلامي ، وأنه ليس هناك ما يبرر الخوف من انتقال حاليات أوروبية إلى مصر حيث لا يقوى على العمل في هذه البلاد إلا المصريون وحدهم ، وأخيراً فإن صفة العالمية التي اسبغت على المشروع والتي أكدها وإلى مصر في جميع تعليماته سوف توفر لـإنجلترا وغيرها من الدول الضمانات المطلوبة فيما يختص بحرية المرور في هذا الطريق المائي .

أما فيما يختص بعلاقات التبعية بين وإلى مصر والسلطان العثماني ، فإن الحكومة الفرنسية تعلن دائماً أنها متفقة مع وجهة نظر الحكومة الإنجليزية في وجوب الإبقاء على الوضع كما حددته المعاهدات : « وإن الأمير الحاكم في مصر الآن لا يالو جهداً في إظهار دلائل إخلاصه للسلطان فقدمت مصر مساعدات عظيمة من الأموال والفرق العسكرية ، ولقد بلغ عدد الجنود الذين أرسلتهم مصر منذ بدء حرب القرم نحو ٤٢ ألف جندي ، كما أن الأسطول المصري موجود في البحر الأسود ، ومن المعروف لدى الجميع أن القوات المصرية ساهمت في الدفاع عن (سلستريا Silistria) و (يوباتوريا Eupatoria) ، (١) .

وبجهد وصول (دي لسبس) إلى لندن سعى لمقابلة لورد (بلرستون) رئيس الوزارة الإنجليزية ، وكان لورد (بلرستون) يمثل السياسي الإنجليزي أصدق تمثيل ، فهو يؤمن بتفوق إنجلترا ، ويضع نصب عينيهِ خدمة مصالحها قبل كل شيء ، وهو من أكبر دعاة الامبراطورية والمنادين بضرورة حماية مواصلاتها ، وقد كان (بلرستون) وزيراً للحربية الإنجليزية على عهد (نابليون) وعلى الرغم من مضي نحو نصف قرن إلا أنه كان لا يزال ينسعر بعدم الثقة في فرنسا أو الاطمئنان إلى نواياها ، رغم أن الدولتين كانتا في ذلك الوقت حليفيتين تقفان جنباً إلى جنب مع الدولة العثمانية في حرب القرم ضد روسيا (٢) .

وعندما طلب (دي لسبس) من (بلرستون) أن يبدى رأيه صراحة في المشروع ردد هذا نفس الاعتراضات التي سلمت للحكومة الفرنسية في ١٨ يونيو ،

(١) De Lesseps · Souvenirs... T. II. p. 244-246, Voism. .
T. I. p. 45.

(٢) Sammarco ; Precis... T. IV, p. 89 ;

ذكور محمد مصطفى صفوب : انحطه وقناة السويس ص ٢٣

كما أعرب عن خوفه من أن تنقلب علاقات انجلترا التجارية والبحرية رأساً على عقب نتيجة حفر القناة وفتحها لممر سفن جميع الدول فتفقد انجلترا جميع الامتيازات التي كانت تتمتع بها ، ، كما عبر عن مخاوفه من عدم استقرار الأمور في فرنسا في المستقبل ، فمع أنه كان يتق في الامبراطور (نابليون الثالث) ويطمئن إلى موقفه إلا أنه كان يخشى ألا تستمر هذه الأحوال بعده (١) .

وفي ٢٨ يونيو عام ١٨٥٥ اجتمع (دى لسبس) بلورد (كلارندون) وزير خارجية انجلترا ، وفد حاول (دى لسبس) أن يوضح (لـ كلارندون) أن المشروع غير مرتبط بدولة معينة ولا يخدم مصالح دولة بذاتها ، وأنه يمكن التضييق ، وأن المخلصين ستباح لهم فرصة لإبداء الرأي فيه وأن الخط الحديدي قد تقرر مده إلى السويس لإرضاء لمصالح انجلترا ، وحاول (دى لسبس) أن يصور مشروع القناة للورد (كلارندون) باعتباره من الإصلاحات التي يمكن أن تعيد في انعاش الامبراطورية العثمانية وتحسين أحوالها .

إلا أن مقابلته (دى لسبس) (لـ كلارندون) لم تأت بنتيجة أفضل من نتيجة مقابلته (للورد بليرسون) حيث لم يقتنع لورد (كلارندون) بما ساقه (دى لسبس) من حجج بل أنه حاول أن يفند جميع أقوال (دى لسبس) ليخلص من ذلك إلى أن مشروع القناة ليس في مصلحة الدولة العثمانية ولا في صالح انجلترا .

ففيما يجتمع بالدولة العثمانية بين وزير خارجية انجلترا (لى لسبس) أن مشروع القناة لا يعتبر من الإصلاحات التي تحتاج إلى مثلها الدولة العثمانية لتحسين أحوالها حيث أنه سيتكلف أموالاً طائلة يمكن انفاقها في انجاز مشروعات أخرى عديدة في ولايات الدولة التي هي في أمس الحاجة إلى أنواع أخرى من المشروعات مثل الطرق والموانئ والسكك الحديدية وليس لمشروعات من طراز مشروع قناة السويس .

وأبدى (كلارندون) تعجبه من إصرار (دى لسبس) على القول بأن انجلترا سوف تفيد من القناة أكثر من أي دولة أخرى بدعوى أنها تملك أسطولاً يهوى

أساطيل الدول الأخرى مجتمعة ، ويذهب وزير الخارجية الإنجليزية إلى حد القول بأنه إذا كانت إنجلترا ترفض المشروع رغم أنها - كما يقول (دى لسبس) - هي الدولة التي سوف تفيد منه أكثر من غيرها فلماذا يصير (دى لسبس) على التمسك بالمشروع إذا كانت إنجلترا زاهدة في تنفيذه ؟

وأوضح (كلارندون) (لدى لسبس) أن فرنسا ليس لها مصالح تجارية في الهند ومن ثم فلا بد أن يكون لها هدف سياسي من وراء المشروع وهو - على حد قول (كلارندون) - فصل مصر عن الإمبراطورية العثمانية وأنه من أجل ذلك قد حصلت سواحل مصر الشمالية لمواجهة أى هجوم بحرى عليها من جانب إنجلترا أو الدولة العثمانية وأنه إذا عجزت القوات المصرية عن توفير الجنود اللازمين للمحاصون فإن القوات الفرنسية تستطيع أن تقوم بهذه المهمة . « فإن شق قناة اتساعها ثلاث مائة قدم وعمقها ٢٨ قدما تحيط بصفقتها التحصينات وتقل السفن الحربية مراكر (مواقع) تستطيع أن تفف في وجه أى جيش قادم من سوريا ويمكن أن تصبح مصر خاضعة لفرنسا بمجرد الانتهاء من حفر هذه القناة » . كما أبدى (كلارندون) مخاوفه من أنه بعد حفر القناة ويمجرد قيام حرب بين إنجلترا وفرنسا تستطيع فرنسا أن تستولى على منفذى القناة ثم توجه حملة فرنسية تستولى على عدن وجزر موريتيوس وتنزل الأضرار بالتجارة الإنجليزية « وعدن لا تهوى إلا على مقاومة الأعراب فقط » ، ولذلك فقد اعتبر (كلارندون) أن بأييد إنجلترا لتشق قناة في برزخ السويس إنما هو بالنسبة لها عمل انتحارى (١) .

وختم (كلارندون) حديثه مع (دى لسبس) بأن سياسة حكومته التقليدية تقوم على معارضة فكرة حفر قناة وأنه لا يزال متمسكاً برأيه في معارضة المشروع (٢) .

(١) الأوراق الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية F.O. No. 671 F.O. to Lord Cowley 18th. July 1855, Seifed-Dean England's Opposition p. 48.

(٢) De Lesseps · Lettres, journal... T I. p. 231-232
(Lettre : a M. le Comte De Lesseps, a Paris, de Londres, le 30 Juin 1855) , Hoskins, p. 314.

ورغم أن (دى لسبس) أحقق في إقناع المسؤولين في الحكومة الإنجليزية بالتخلي عن معارضتهم لمشروع القناة ، فقد وجه مساعيه شطر الرأي العام الإنجليزي عليه بسنطيع إقناعه بفائدة القناة وبالتالي تأييدها ، فتضطر الحكومة الإنجليزية بعد ذلك إلى الرضوخ للرأي العام . وقد بدأ (دى لسبس) جهوده في هذا السبيل باجتداب المهندس الإنجليزي (رندل Rendel) بعد أن أفنعه بأهمية شق قناة في برزخ السويس وفائدتها لمصالح بلاده ، وقد وافق (رندل) على أن ينضم إلى اللجنة الدولية التي سيعهد إليها بمبحث المشروع التمهيدى الذى وضعه (لينان) و (موجيل) لمعرفة مدى إمكان تنفيذ المشروع .

ولا شك أن هدف (دى لسبس) من الاتفاق مع (رندل) وصحه إلى اللجنة الدولية هو محاولة التأثير في الرأي العام الإنجليزي وإقناعه بأنه ليس ثمة حطر أو تفاصيل بخصوص إمكان تنفيذ مشروع القناة ما دام مثل هذا المهندس الإنجليزي المشهور قد انضم إلى اللجنة التي سيعهد إليها بمبحث المشروع فنياً .

ومن أجل إقناع الرأي العام الإنجليزي بالمشروع وإعطائه بيانات وافية عنه، نشر (دى لسبس) في يوليو ١٨٥٥ نشرة بالإنجليزية بعنوان « مسألة برزخ السويس أمام الرأي العام في انجلترا »^(١) . ودعمها بعدد من الوثائق صحتها آراء الكتاب الإنجليزي الذين كتبوا عن مشروع القناة . وقد أرسل (دى لسبس) هذه النشرة إلى أعضاء مجلسي البرلمان ودور الصحف والمجلات وشركة الهند والتجارة وأصحاب السفن الذين يقومون بنشاط تجارى مع استراليا وسنغافورة والهند ، وأصحاب المصانع في مانتسستر وأصحاب مناجم الحديد وشركة تنسبه الحزيرة والشرق (P. & O.) ومديرى البنوك والعرف التجارية وغيرهم .

وفي هذه النشرة قدم (دى لسبس) عرضاً مختصراً للحوادث التي سبقت منحه الامتياز ، ثم رحلته الكشفية في البرزخ والمشروع التمهيدى الذى وضعه

(١) "The Isthmus of Suez Question, submitted to the Public Opinion of England"

مهندسا الوالى وما قرراه بخصوص إمكان حفر قناة مباشرة بين السويس
والمرما بنصف تكاليف الخط الحديدى بين لندن ويورك أو بين باريس وليون .

ثم تحدث عن رحلته إلى الآستانة وأكد أن حكومة الباب العالى تؤيد
المشروع وأن الصدر الأعظم حمله رسالة إلى والى مصر أقر فيها بأن حفر
قناة في برزخ السويس يعتبر من المشروعات ذات الفائدة العظيمة والأهمية الكبرى .

وأوضح (دى لسبس) أنه حام إلى أوروبا لإثارة انتباه الرأى العام في الاقطار
الأوروبية المختلفة وإعداد وسائل تنفيذ المشروع على أساس أنه مشروع عالمى
وبستهدف إرضاء مصالح جميع الدول كما ذكر أن الوالى سوف يضع مشروع
مهندسية بين أيدي مجموعة من كبار المهندسين الذين يختارون من الدول الكبرى
لاتخاذ قرار في المشروع يكون أساساً للتنفيذ .

ثم بين (دى لسبس) هدفه من الحضور إلى انجلترا ، بأنه لما كان من
المنتظر أن تصبح انجلترا أكثر الدول استفادة من القناة ، فقد صار من الضروري
التأكد من حقيقة شعور الرأى العام بها بخصوص المشروع ثم ترويده بالبيانات
التي من شأنها توضيح حوائب المشروع المختلفة في الأذهان .

ثم أخذ (دى لسبس) في مناقشة الاعتراضات التي وجهتها انجلترا للمشروع
وسر بعضها في جريدة التيمس في ١٣ يونيو ١٨٥٥ وهى لا تخرج عما سبق أن
ذكره لأعضاء الحكومة الإنجليزية أو ما حام في مذكرته التي أعدها لترد بها
وزارة الخارجية الفرنسية على الحكومة الإنجليزية . وإلى جانب ذلك فقد حاول
(دى لسبس) تهدئة المخاوف التي كانت تشعر بها انجلترا من تجميع العمال
الأوروبيين وبخاصة الفرنسيين في منطقة القناة فبين (دى لسبس) أن الشركة
العالمية لن تلجأ إلى استخدام عمال من دولة دون أخرى ، بل إن الشركة
لن تجد مبرراً لاستخدام عمال من الأحياء عموماً حيث أنه من الأفضل استخدام
عمال من المصريين .

كما حاول تهدئة مخاوف الإنجليز من أن تصبح دول البحر المتوسط خطراً
يتهدد أملاكهم في الهند بعد شق القناة ، فذكر أنه إذا كان ثمة تهديد لممتلكات

انجلترا في الهند فإن هذا التهديد سوف يأتى - إذا حصل - من جانب روسيا براً ومن ناحية الولايات المتحدة الأمريكية بحراً ، وفي كلتا الحالتين ستكون القناة ضرورية لانجلترا لتأمين ممتلكاتها . وقد أرفق (دى لسبس) بالنشرة عدداً من الملاحق منها مذكرته إلى الوالى فى ١٥ نوفمبر والامتياز الأول والمشروع التمهيدى ثم رأى المهندسين الإنجليز (أندرسون) و (فنتش) (١) .

وقد استطاع (دى لسبس) بفضل هذه العناية أن يجتذب إلى تأييده عدداً من الشخصيات الهامة فى ميادين السياسة والعلوم والصناعة والتجارة فى انجلترا (٢) ، وفى أحاديث (دى لسبس) مع هؤلاء أعرب جميعهم عن اعتقادهم بأن أى مشروع يعود بالفائدة على العالم أجمع لا يمكن أن تتخلف انجلترا عن تأييده وأنه إذا ثبت أن من الممكن تنفيذ مشروع القناة فإن انجلترا سوف تسرع قطعاً إلى تأييده (٣) .

(١) كان (جيمس فنتش J. Wetch) من صايط البحر البريطانية وكان قد نشر فى عام ١٨٤٣/١٨٤٤ مذكرة افترح فيها توصيل البحر المتوسط والأحمر بطريق مائى : Ritt Hist. de l' Isthme de Suez, p. 49, Mazuel L'Oeuvre Geogr. de Linant, p. 317.

(٢) وكان من بين هؤلاء دوى (نورثمبرلاند Northumberland) وسير (ادوار اليس Ed. Ellice) وسير (رينسارد جاردنر R. Gardener) وهما من أعضاء البرلمان الانجليزى و (ريدل) من أكبر مهندسى المنشآت المائية فى انجلترا ، و (شارل مابى Ch. Manby) سكرتير معهد الهندسة المدنية و (ريب Reeve) السكرتير بمجلس الملكة الخاص و (ولسون Wilson) سكرتير الحراة و (موريس Morris) مدرس جريدة الشمس و (أوليفانت O'lyphant) أحد مدبرى شركة الهند ، و (جيمس فنتش J. Wetch) سكرير الاميرالية و (بانبرى Pannizzi) الأمين بمكتبة المتحف البريطانى و (توماس هانكى Th. Hanky) محووظ أحد البنوك و (باولر Powles) و (اندرسون) و (ويلسكوكس Wilcox) و (زوليتا Zulueta) من مدبرى شركة شبه الحررة (P & O.) و (توماس ولسون) صاحب مشروع حفر القناة من الدابوق إلى البحر الأسود وكثير من أعضاء الميثاق الدبلوماسيه .

(٣) Note a l'Empereur a Paris, de Londres, le 4 Juillet 1855 Lettres, journal . T. I, p. 235-236.

(١٩ — قناة السويس)

وكان (دى لسبس) بناء على نصيحة امبراطورة فرنسا^(١) قد اتصل بشركة الهند الشرقية وشركة (P & O) فكان بفضل مساعيه والدعايه الى قام بها من أجل مشروع القناة ، أن أعلنت شركة شبه الجزيرة والشرق (P, & O) اعترافها بأهمية النتائج التي يمكن أن تترتب على توصيل البحرين الأحمر والمتوسط بقناة ملاحية ، وأنه إذا قدر لهذا المشروع أن يتحقق فإن الشركة سوف تفيد كثيراً من النتائج التي سوف تترتب عليه بالنسبة لتجارة العالم أجمع وأعلنت ترحيبها بإحياء تلك الفكرة العظيمة التي نادى بها من قبل رجال ذوو خبرة من طراز (أندرسون)^(٢) .

أما شركة الهند فقد أعلن مجلس إدارتها اقتناعه بأهمية مشروع شق قناة في برزخ السويس واهتمام المجلس بنجاح هذا المشروع وكل مشروع مماثل يهدف إلى تسهيل سبيل الاتصال بين انجلترا والهند^(٣) .

ولقد نشرت التيمس في ٦ أغسطس في صفحتها التجارية (باب التجارة) تحليلاً للنشرة (دى لسبس) اختتمتها بقولها « فليلاً كد مسيو (دى لسبس) من أن الإيمان بالفوائد التي سوف تعود على انجلترا من وراء تسهيل التبادل التجاري بين مختلف جهات العالم سوف يحول المشروع يحظى بتأييد الجميع »^(٤) .

ورغم التأييد الذي لقيه (دى لسبس) لمشروعه من الهيئات غير الحكومية والأفراد الذين اتصل بهم في انجلترا ، فقد ظلت الحكومة الإنجليزية متمسكة بمعارضتها للمشروع تحاول جاهدة أن تحول دون خروجه إلى حيز التنفيذ .

ولما كانت حرب القرم مازالت دائرة الرحي فقد كانت الحكومتان الإنجليزية

Voisin Le Canal de Suez, T. I. p. 19. (١)

(٢) أقطر الفصل الرابع .

De Lesseps : Souvenirs... T. II, p. 277-278 , (٣)

Desplaces : Le Canal de Suez, p. 44-47

De Lesseps * Op. Cit, p. 250-251. (٤)

والفرنسية غير راغبين في الافدام على عمل قد يؤدي إلى فهم غير التحالف القائم بينهما ، ولذلك فإنه عندما ذهب كوت (برسيني De peisigny) سفير فرنسا في لندن في زيارة إلى باريس وقابل الامبراطور عرض على مسامحة الاسباب التي كانت تستند إليها الحكومة الإنجليزية في معارضة مشروع القناة ورغم أن امبراطور فرنسا كان يؤيد المشروع إلا أنه غير السفير عن عدم رغبته في تأييده ضد رغبات حليفه ، وأعلن — كما يقول سفير إنجلترا في باريس — عن استعداده للامتناع عن التدخل بعد ذلك ، إلا أنه كان يريد أن يتم ذلك بطريقة لا تشعر الدولة العثمانية بأن النفوذ الانجليزي قد تفرق على النفوذ الفرنسي ، وكان الامبراطور راغباً في إنهاء الموضوع واعتباره كأن لم يكن — (Non-Avenue) (١) .

وقد أعربت وزارة الخارجية الإنجليزية عن ارتياحها لهذا التمرير الذي أعلنه امبراطور فرنسا واعتبرته دليلاً على ازدياد العلاقات الطيبة وثوقاً بين البلدين (٢) .

وبعد عودة سفير فرنسا في إنجلترا إلى مقر عمله في لندن أكد لوزير الخارجية الإنجليزية تمريح امبراطور فرنسا بخصوص مشروع القناة ، مما حدا بوزير الخارجية الإنجليزية أن يطلب في ٧ يوليو من سفير إنجلترا في باريس أن يرفع إلى الامبراطور شكر حكومة جلالة الملكة (٣) .

إلا أن وزارة الخارجية الإنجليزية أسرعت فطلبت من سفيرها في (باريس) (لورد كاولي) في ٨ ثم في ٩ يوليو عدم ابلاغ شكرها إلى الامبراطور حتى تصله تعليمات أخرى . والسبب في ذلك (٤) أن الكونت (برسيني) سفير فرنسا

(١) الأوامر الإنجليزية بدار الوثائق التاريخية ، F.O. 78-1156 (Confidential), From Lord Cowley to Lord Clarendon, No. 835, 30th. June 1855, Paris

F.O. No. 686. F.O. to Lord Cowley, 2nd July 1855 (٢)

Ibid, No. 715 F.O. to Lord Cowley, 7th July 1855 (٣)

F.O. 78-1156 F.O. to Lord Cowley, No. 718 (٤)
9th July 1855.

في لندن عاد فأبلغ وزير الخارجية الإنجليزية أن ما أبلغه إلى الحكومة الإنجليزية إنما يعبر عن رأى امبراطور فرنسا الشخصى وهو يختلف عن رأى الحكومة الفرنسية وعلى الأخص وزير خارجيتها (والوسكى) الذى لم يكن يميل إلى الاستجابة إلى ما اقترحه لورد (كلارندون) على السفير الفرنسى في لندن من ضرورة قيام وزارة الخارجية الفرنسية بإبلاغ ممثليها في الآستانة بالامتناع عن التدخل لدى سلطات الآستانة لتأييد المشروع (١)

وبينما كان (دى لسبس) في إنجلترا يبذل مساعيه لإقناع الحكومة الإنجليزية بالتخلي عن معارضة مشروع القناة ، ومحاولة كشف تأييد رأى العام الإنجليزي المشروع كان (سعيد باشا) مستمرآ في مساعيه لإقناع حكومة الباب العالي بإصدار موافقتها على المشروع ، فأوفد في يوليو عام ١٨٥٥ (ابراهيم أدهم) وزير خارجيته إلى الآستانة ، وقد فهم (أدهم باشا) من حديث له مع الصدر الأعظم أن الحكومة العثمانية لا اعتراض لها على المشروع في حد ذاته حيث اعترفت بأن له منافع جمة وأن اضطرارها إلى اتخاذ قرار في شأنه يرجع إلى حرج مركزها تجاه إنجلترا وفرنسا .

كما ذكر (رشيد باشا) الصدر الأعظم السابق (لأدهم باشا) أنه إذا نجح (دى لسبس) في جذب رأى العام الإنجليزي لتأييد المشروع فقد تضطر الحكومة الإنجليزية إلى تعديل موقفها تحت ضغط رأى العام (٢) .

ومع ذلك ، استمرت إنجلترا تعارض المشروع ولا تتزحزح عن موقفها ولم تفاج محاولات (دى لسبس) لإقناعها بالتخلي عن موقفها ، فنادر إنجلترا ليخطو خطوة أخرى من أجل تنفيذ المشروع ، حيث اعتزم تكوين لجنة من المهندسين المتخصصين في الأعمال المائية لبحث المشروع التمهيدى الذى وضعه (لينان) و (موجيل) ، كما أنه كان يريد العودة إلى مصر بسرعة حثيئة ضعف (سعيد)

(١) Ibid, No. 761, F.O. to Lord Cowley, 18th July 1855

(١) الأوراق الركبة - المحفظة رقم ١٣٠ عابدين متفرقات ترجمة الوثيقة الركبة المؤرخة ١٢ دى القعدة ١٢٧١ هـ (٢٧ يوليو ١٨٥٥) .

أمام المعارضة الإنجليزية التي كان (بروس) مستمراً فيها ، حتى لقد ذكر (دى لسبس) أن هذه المعارضة أفضت منهج (سعبد) وجعلته متبرماً ضيق الصدر حتى لقد أعلن أنه لم يكن حكماً عندما منح الامتياز إلى صديق فرنسي ^(١) . والحقيقة أنه قد صح ما ترفعه السان سيمونيون عقب صدور الامتياز الأول ، وهم الذين اعتبروا أن منح الامتياز لشخص واحد فرنسي سوف يجعل المشروع يبدو سياسياً أكثر منه تجارياً وبالتالي سوف يثير معارضة الحكومة الإنجليزية ، تلك المعارضة التي كانت تمثل عقبة كأداء في وجه تنفيذ المشروع ، ولو أن هذه المعارضة كانت من جانب رجال الحكومة الإنجليزية وحدها في حين كان رجال المال والأعمال في إنجلترا يجذون المشروع ^(٢) .

(١) Bridier : Une Famille Française Les De Lesseps, p 349

(٢) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم)
No 99 Litt. E. de
Hubner a Buol, le 20 Octobre 1855.

الفصل الحادى عشر

اللجنة الدولية

تكوين اللجنة الدولية :

كانت معارضة الحكومة الإنجليزية لمشروع القناة تقوم - كما رأينا - على أساس أنه مشروع لا يمكن تنفيذه لأسباب فنية وصعوبات طبيعية ، وكانت بهذه الحجة تحاول أن تبذر الشك والخوف فى نفوس أصحاب رؤوس الأموال حتى تحول بينهم وبين المساهمة فى تنفيذه ، وبذلك يعجز (دى لسبس) عن تدبير المال اللازم فيكون مآله ومآل مشروعه الاخفاق . ولذلك ، ولكي يقنع (دى لسبس) الرأى العام العالمى وأصحاب رؤوس الأموال بأن مشروع القناة ليس من المتعذر تنفيذه ولا تعترضه صعوبات فنية رأى أنه لا يكفي الاستناد إلى رأى (لينان) و (موجيل) وهما مهندسا والى مصر ، بل وجد أن من الأفضل الحصول على تأييد عدد من الخبراء العالميين المتخصصين فى الأعمال المائية والمنتمين إلى عدة دول أوروبية من بينها إنجلترا ذاتها ، وذلك حتى يكون رأى اللجنة التى تتكون من هؤلاء الخبراء موضع ثقة الناس ، فيقضى على محاولات الحكومة الإنجليزية للتشكيك فى إمكان تنفيذ المشروع . وقد أبدى (دى لسبس) رأيه فى ضرورة تشكيل هذه اللجنة الدولية منذ ٣٠ أبريل عام ١٨٥٥ حينما أعرب - فى مذكرته التى رفعها للوالى فى هذا التاريخ - عن اعتقاده بضرورة تكوين لجنة من المهندسين المشهورين بأعمالهم ومذشآتهم المائية يجرى اختيارهم من إنجلترا وفرنسا وألمانيا وهولندا حتى تبدى هذه رأياها فى مشروع القناة كما حدده مهندسا الوالى فى مشروعاتهما التمهيدى ، وتدخل عليه التعديلات التى قد تراها والملاحظات التى تعن لها ، على أن تتاح لهذه اللجنة فرصة زيارة البرزخ إذا وجدت ثمة ضرورة لذلك قبل أن تصدر رأياها فى الموضوع (١) .

(١) الأوراق الزاكنة بدار الوثائق التاريخية - ٤ - ١٥ - ١ وثيقة رقم ٣٤ صورة
ترجمة التقرير الذى رفعه المسيو (فردسان دى لسبس) إلى (محمد سعيد باشا) بتاريخ ١٢ شعبان
١٢٧١ (٣٠ أبريل ١٨٥٥) .

ولعل اهتمام (دى لسبس) بتكوين هذه اللجنة يرجع كذلك إلى رغبته في الانفصال فنيا عن السان سيمويس وجمعية دراسات قناة السويس ، التي كانت قد احتلت مكانتها العظيمة وبالت شهرتها في أوروبا لما قامت به من بحوث متصلة بسروع توصيل البحرين ، ولم يكن (دى لسبس) خبيراً بمثل هذه المسائل ، ولم يكن يستند فنياً إلا إلى معونة (لينان) و (موجيل) ، ولذلك أراد أن يحيط نفسه بهيئة فنية تسند أزره وتدعم مركزه في الأوساط الأوروبية الدبلوماسية والمالية حتى لا ترجح كفة جمعية الدراسات في النزاع الذي كان قد بدأ يقوم بينه وبينها منذ أن اتضحت نواياه في الانشقاق عنها ، وبذلك يضمن إبعاد هؤلاء نهائياً عن مشاركته في تنفيذ المشروع .

وفد شرع (دى لسبس) في تكوين اللجنة الدولية مند كان في انجلترا ويدل مساعيه لإقناع حكومتها بالتخلي عن معارضتها المشروع ، إذ وحه في ٣ أغسطس ١٨٥٥ دعوة إلى المهندس الإنجليزي (رندل Rendel) — وهو من أكبر مهندسي انجلترا في أعمال ومنشآت الموانئ — ليكون عضواً بلجنة المهندسين الأوروبيين التي ستقوم ببحث المشروع التمهيدى ووعدته (دى لسبس) بأن يضعه ضمن قائمة الأعضاء المؤسسين في شركة القناة ، فيصير له الحق في اقتسام ١٠٪ من الأرباح مع بقية الأعضاء خلال مدة الامتياز الأول^(١) ، إلا أن (رندل) طالب الاجتماع أولاً (بلينان) و (موجيل) لكي يناقش معهما المشروع قبل أن يبت برأى في مسألة انضمامه إلى اللجنة ، ولذلك فقد بعث (دى لسبس) إلى الوالى في ٩ أغسطس ١٨٥٥ يطلب منه إيفاد (لينان) و (موجيل) إلى أوروبا للاجتماع (رندل) قبل أن تعقد اللجنة الدولية اجتماعها المزمع عقده في باريس في أواخر أكتوبر ١٨٥٥^(٢) .

وتابع (دى لسبس) مساعيه من أجل تشكيل اللجنة الدولية وطلب من بعض الحكومات الأوروبية اختيار من يمثل مصالحها في اللجنة ، فبعث إلى الوزير

De Lesseps Lettres, Journal . . T. I p 246,

(١)

Ibid, p. 248-249,

(٢)

التمسوى البارون (دى بروك) لكي يختار المهندس الذى يرى فيه السكفاءة والمقدرة على تمثيل مصالح النمسا وموانى بحر الأدرياتيك فى اللجنة الدولية ، وقد وقع اختيار (دى بروك) على المهندس التمسوى (نجريللى) مدير المنشآت العامة ، وهو مهندس على قدر كبير من السكفاءة ، وقد عرفنا أنه شارك مشاركة فعالة فى نشاط جمعية دراسات قناة السويس عام ١٨٤٧ حينما كلفت بعثة الشعبة (التمسوية) بدراسة ساحل الخليج البيلوزى^(١).

وقد عينت خمس دول أخرى — غير النمسا — ممثلها فى اللجنة ، وهى فرنسا وأسبانيا وبيدمنت وهولنده وبروسيا وبذلك تكون حكومات هذه الدول هى التى اختارت لها ممثلين فى اللجنة وامتنعت الحكومة الإنجليزية وحدها عن الاستجابة لمطلب (دى لسبس) فاختار (دى لسبس) بنفسه المهندسين الإنجليز الذين ينضمون إلى اللجنة^(٢) . وبذلك صارت اللجنة الدولية تمثل سبع دول أوروبية : فرنسا ويثلها (رينو Renaud) المفتش العام للطرق والكبارى والمدير السابق للمنشآت ميناء الهافر ، و (ليهيسو Lieussou) من المهندسين البحريين ، والأميرال (ريجو دى جنوڤي Rigault de Genouilly) والكابتن (جوريه Jaurès) من البحرية الفرنسية ، أما انجلترا فكان يمثلها المهندسون (رندل) ، و (ما كلين Mac Clean) و (تشارلز مانبي Charles Manby) والكابتن (هاريس Capt. Harris) وهو من رجال البحرية وكان قد قام بسبعين رحلة بحرية بين السويس والهند ، ويمثل النمسا المهندس (نجريللى) ، ويمثل أسبانيا المهندس (مونتينو Montesino) المدير العام للأشغال العامة ، ويمثل بيدمنت المهندس (باليوكابا paleocapa) وزير الأشغال العمومية فى تورين ، ويمثل هولنده المهندس (كونراد Conrad) مفتش السدود المائية

Lettre a M. le Baron de Buuck, a Vienne, La Chenaie, (١)

le 28 Octobre 1855 Souvenus-T-II, p. 292; Lettre de De Lesseps a l'Editeur du Times, a Londres, paris 20 Octobre 1855.

(٢) دكتور عبد العزيز الساموي : السجرة فى حفر فناء السويس ص ٣٢

Water Staat بلاهاى ، وقد اسخب مندوب هولنده رئيساً للجنة . أما بروسيا فكان ينشلها المهندس (لنتزه Lentze) كبير مهندسى منشآت نهر المستولا (١) .

وباستعراض أسماء المهندسين الذين تكوت منهم اللجنة الدولية يبدو لنا كيف أنها خلت من أعضاء جمعية دراسات قناة السويس - باستثناء (نجريللى) - وكان يجدر (بدى لسبس) أن يعمل على إشرافهم فى هذه اللجنة وإدخال بعضهم على الأقل فى عضويتها حتى ولو كانوا من أنصار « المشروع غير المباشر » ، فلم يكن ثمة مبرر لإغفالهم وهم الذين عرفوا بجهودهم وأبحاثهم الفنية العميقة عن مشروع القناة بين البحرين المتوسط والأحمر ، بل انهم كانوا أحق بعضوية اللجنة من أولئك الذين اختيروا فعلاً ولم يكن لهم خبرة سابقة ببرزخ السويس أو مشروع القناة بين البحرين . وكان من الممكن لو أن أعضاء جمعية الدراسات استركوا فى اللجنة الدولية وساهموا فى بحوثها ومناقشتها أن يغيروا وجهة نظرهم وأن يؤيدوا المشروع المباشر بعد أن يقتنعوا بالأدلة التى يقدمها أنصاره على أن فى الإمكان تنفيذه . ولقد كان (نجريللى) نفسه يعتقد - كما سبق القول (٢) - أنه لو اطلع أعضاء جمعية الدراسات من أنصار القناة غير المباشرة على النتائج التى توصل إليها نتيجة بحوث مجموعته النمساوية فى الخليج البيلوزى لاقتنعوا برأيه خصوصاً وأن أعضاء جمعية الدراسات لم يكونوا قد انحازوا نهائياً إلى جانب المشروع غير المباشر . وحتى إن لم يقتنع أعضاء جمعية الدراسات بأفضلية القناة المباشرة وظلوا يناصرون القناة غير المباشرة فإن (دى لسبس) باشرافهم فى اللجنة الدولية يكون قد أبرأ ذمته ولم يظهر أمام الرأى العام وقد قضى على كل أمل فى توحيد الجهود من أجل المشروع ، بل يصير بادياً للعيان أنهم هم الذين رفضوا الاقتناع بالرأى أجمعت عليه أغلبية أعضاء اللجنة الدولية .

وقد عبر البعض (٣) عن أسفهم لعدم دعوة أعضاء جمعية دراسات قناة السويس

St Hilaire B. Lettres Sur l'Egypte, p. 15-16.
Desplacss, E. : Le Canal de Suez, p. 55-56.

(١)

(٢) الفصل السابع

Sammarco : precis. . . T. IV, 90—91

(٣)

للاشتراك في اللجنة الدولية إذ اعتبروا أن إشتراك هؤلاء في هذه اللجنة فرصة للاستفادة من معرفة (تالابو) و(انفانتان) وأمتاطهما، أولئك الذين كانوا يحيطون بالمشروع لإحاطة تامة، وحتى اختيار (نجريللى) في اللجنة الدولية لم يكن الفضل فيه يرجع إلى (دى لسبس) وإنما للوزير النمساوى (البارون دى بروك) الذى كان يؤيد جمعية الدراسات ويشجعها منذ كان سفيرا للنمسا في الأستانة .

وبما يلاحظ كذلك على تكوين اللجنة الدولية أن روسيا لم تكن ممثلة فيها ، ويرجع ذلك إلى أنه في ذلك الوقت (١٨٥٥) كانت دول الغرب مشتركة ضد روسيا في حرب القرم (١) . كما أخذ قنصل الولايات المتحدة الأمريكية على (دى لسبس) أنه أغفل دعوة أحد من المهندسين الأمريكيين للاشتراك في اللجنة الدولية مما جعل المشروع يبدو — في نظر القنصل الأمريكى — أوروبيا بحتا وليس عالميا (٢) .

رحله اللجنة إلى مصر وبحوثها :

وفد عدد المهندسون الذين اختيروا لعضوية اللجنة الدولية اجتماعين في ٣٠ ، ٣١ أكتوبر ١٨٥٥ بالمكتب الذى اتخذته (دى لسبس) مركزا لنشاطه في باريس (٣) وقرروا وجوب إرسال لجنة فرعية إلى مصر لبحث مشروع القناة على الطبيعة وتكوين صورة دقيقة عن الصعوبات التى يقال إنها تعترض تنفيذها ، وتم الاتفاق على أن تتكون اللجنة الفرعية من كل من (كوتراد) الهولندى و (نجريللى) النمساوى و (ماكلين) الإنجليزى و (رينو) و (ليبس) الفرنسيين ، على أن ينضم إليهم (لينان) و (مويل) مهندسا الولى وصاحبا المشروع التهيدى الذى ستبجته اللجنة ، كما تقرر أن يرافق اللجنة الفرعية كذلك كل من (دى لسبس) و (بارثلى سانت هيلير Barthelemy Saint-Hilaire) الذى كان (دى لسبس) قد عقد النية على اختياره سكرتيرا عاما لشركة القناة (٤) . كما قررت اللجنة أنه

(١) Bridier . Une Famille Française .. p. 338

(٢) الأورال الأمريكية (الميكرويلم) Despatches from U. S

Consuls in Alexandria, No. 25, 21st Nov. 1855

(٣) في الطابق الثالث من المبنى رقم ٩ شارع رشانس Richpanse مارس .

(٤) Roux, J. Ch. L'Isthme et le Canal ... T. I. p. 265 ,

د . الشاوى : الصحفة ص ٢٢

في نفس الوقت الذي تدرس فيه اللجنة الفرعية برزح السويس يقوم أحد الأعضاء بدراسة الخليج البيلوزي وإتمام البحوث التي كانت قد بدأتها الشعبة النمسية إحدى شعب جمعية دراسات سنة ١٨٤٧ المعروفة تحت إشراف (نجريللي) (١).

و قد دعا (دي لسيبس) و (بارنلي سامت هيلير) كتيرين من أصدقائهما لمرافقتهم في الرحلة إلى مصر مع اللجنة الفرعية ، وقد بلغ هؤلاء الأصدقاء من الشكوة بحيت غصت بهم السفينة الفرنسية (أوزيريس) التي حملت اللجنة الفرعية من فرنسا إلى مصر . وعادرت السفينة (أوزيريس) ميناء مرسيليا في الثامن من نوفمبر ١٨٥٥ تهل أعضاء هذه اللجنة الفرعية ومن معهم ما عدا (نجريللي) ، فوصلت إلى ميناء الاسكندرية في ١٨ نوفمبر ، وبعدها بأيام قلائل تبعها (نجريللي) (٢) الذي اجتمع عقب وصوله إلى الاسكندرية ببعية أعضاء اللجنة وقدم نتائج البحوث والدراسات التي قامت بها مجموعته النمسية في الخليج البيلوزي عام ١٨٤٧ وكذلك مشروع القناة المستقيمة الذي وضعه في ذلك الوقت لموصل البحرين ، ولم تكن القناة في مشروع (نجريللي) تختلف في خط سيرها عن القناة في المشروع التيميدى (٣).

ولما كان (سعيد باشا) يعلق أهمية كبرى على مهمة اللجنة الدولية فقد أكد للقنصل النمسي أنه إن يدحر وسعاً في سبيل تقديم العون للجنة وتسهيل مهمتها حتى تستطيع أن تثبت نهائياً في مشكلة تحديد اتجاه القناة بين البحرين ، هل تكون مستقيمة تصل البحرين بطريق مباشر أم تصلهما عن طريق النيل (٤) . ولذلك فقد أمر (سعيد) بأن يوضع تحت تصرف أعضاء اللجنة كل ما يحتاجون إليه من سفن نيلية وموظفين ، كما أصدر أمراً في ١٠ نوفمبر ١٨٥٥ إلى (شاكر باشا) محافظ الاسكندرية بخصوص استقبال أعضاء اللجنة عند وصولهم إلى الاسكندرية

La Commission Internationale , Extraits des proces Verbaux (١)
de Seances de la Comm Int du Canal de Suez 2e partie,
p. 1—2.

(٢) الوثائق النمسية — الميكرو فيلم No, 1739 de Huber a Buol, le 30
Novembre 1855.

Op. Cit. P. 5 (٣)

(٤) الوثائق النمسية — الميكرو فيلم No 1730, de Huber a Buol
17 Nov, 1855

استقبالا يليق بمكانتهم نظرا لأنهم « أناس مرعيو الخاطر ، والترحيب بهم وتوفير الراحة لهم والتكفل بنفقات إقامتهم وطعامهم وشرابهم وتنقلاتهم » (١) .

وبعد وصول اللجنة الفرعية إلى الاسكندرية شرعت هذه اللجنة في دراسة ميناء الاسكندرية دراسة دقيقة وذلك لاحتمال أن يتم توصيل البحرين بطريق غير مباشر وأن تكون الاسكندرية عندئذ الميناء التي ينتهى عندها أحد طرفي القناة . وقبل أن تغادر اللجنة الاسكندرية عهدت إلى ضابط البحرية الفرنسي (لاروسس Larousse) ومعه (ليسو) بدراسة الخليج البيلوزى وسبر أغواراه ، ومن أجل ذلك وضعت الحكومة المصرية تحت تصرفه عددا من المهندسين ممن كانوا في خدمتها مثل المهندس الفرنسي (ارنو Arnaud) والإيطالي (شيانكولو Ciancolo) . وكذلك الفرقاطة المصرية النيل ، وطل (لاروسس) وأعوانه يباشرون مهمتهم في الخليج حتى انتهت اللجنة من رحلتها في الصعيد ومن دراستها في برزخ السويس أى ما يقرب من شهر كامل أنجزوا فيه العمل المنوط بهم (٢) .

وفي ٢١ نوفمبر عادت اللجنة الفرعية الاسكندرية في طريقها إلى القاهرة وفي ٢٢ نوفمبر مثل أعضاء اللجنة أمام (سعيد باشا) في ثكنات قلعة السعيدية بالقناطر وقد أحسن الوالى استقبالهم وأمضى معهم اليوم كله وعاملهم معاملة كريمة ، حتى لقد قال له (دى لسبس) « إنكم تعاملون هؤلاء السادة كأنهم رؤوس متوجة ، فأجاب (سعيد) : « نعم ، فلا شك أنهم رؤوس توجها العلم » (٣) .

وبعد زيارة القاهرة ومعالمها سافرت اللجنة في ٢٧ نوفمبر على قارب بخارى

(١) الأوراق التركية بدار الوثائق التاريخية — دفتر رقم ٥٠٤ معبه صادر س ١٦
رحمة الأمر المركي رقم ١٠١ مسلسل و ١٥ أصل بتاريخ ٢٩ صفر ١٢٧٢ هـ (١٠ نوفمبر ١٨٥٥) من الختاب العلى إلى (شاكر باشا) محافظ الاسكندرية .

(٢) De Lesseps; Lettres, journal T. I. p 323

St. Hilane . Lettres Sur l'Egypte, 28 — 29 , § Desplaces Le Canal de Suez, p. 70 — 71 .

(٣) الوثائق النموية الميكرو فيلم (٣) الوائق النموية الميكرو فيلم No. 1739, de Huber a Buol, le 30

Novembre 1855

(٤) الدكتور عبد العزير السواوي : السيرة ص ٢٣

في رحلة نيلية إلى الوجه القبلي بناء على دعوة (سعيد) ، وقد اعتقد البعض أن رحلة اللجنة الفرعية إلى الوجه القبلي كانت من أجل زيارة آثار مصر وقضاء فترة من فصل الشتاء في صعيدها (١) ، كما كان (لينان) يرى أن هذه الرحلة لم تكن أكثر من نزهة لإدخال السرور والبهجة على قلوب أعضاء اللجنة الفرعية حيث مدت لهم موائد حافلة به مختلف صنوف الطعام والشراب ببذخ وإسراف دون أن يكون من وراء ذلك أية فائدة (٢) ، ولكن الحقيقة التي تنبئها مراسلات القناصل في ذلك الوقت وكذلك تقرير اللجنة الدولية ومحاضر اجتماعاتها هي أن (سعيدا) دعا اللجنة أثناء رحلتها في الصعيد لدراسة نهر النيل وبحت مشروع إقامة سد عند جبل السلسلة جنوب الجندل الأول (٣) ، وقد بحثت اللجنة فعلا هذا المشروع في أثناء رحلتها ، وقد ردت تكاليفه بنحو أربعين مليون فرنك وقدمت إلى (سعيد) تقريراً برأيها بتاريخ ٧ ديسمبر ١٨٥٥ (٤) .

(١) الدكتور عبد العزيز الشاوي السخرة ٢٣

(٢) Linant . Memoires Sur les principaux Tr p, 242.

(٣) الوثائق النمساوية — الميسكر فيلم No. 1739, de Hnber a Buol,

le 30 Novembre 1855

ويقول (هوبر) لأنه في خلال هذه الرحلة اهتمت اللجنة بدراسة مجرى النيل ولمكان لما حُران على النيل تقوم الحكومة المصرية بتشيد عند السلسلة حيث يحى بمجرى النهر حوانب صحرية ، وذلك للاستفادة منه في رى الأراضي المرتفعة الى لم تستفد من القناطر . كما أسار القنصل إلى أن (نجر إلى) كان يرى أنه من السهل إنشاء مثل هذا الحران حيث يمكن استخدام النهر في نقل الصخور إلى منطقة مائه واقترح (نجر إلى) حفر قناة جانبية لاستخدامها في الملاحة في منطقة الحران لأنه سيعرض مجرى النهر . ويضيف (هوبر) إلى ذلك قوله : بأن اللجنة قد رأتها عن حران السلسلة إلى الوالى في بنى سويف :

الوثائق النمساوية — الميسكر فيلم :

No. 1747, de Huber a Buol en 16 decembre 1855.

Husny , Le Canal de Suez et la politique egyptienne, p 255 (de Consul de France a son gouvernement le 28 novembre 1855)

La Commission Internationale : Extraits des procès Verbaux (٤)

des Seances de la Comm Int. du Canal de Snez, 2e partie, p. 73—81 Annexe I, Rapport a S. A le V. R. Sur le Systeme d'irrigation a Etablir dans la Haute et Moyenne Egypte.

وفد عادت اللجنة من الصعيد إلى القاهرة فوصلتها في ١٢ ديسمبر ١٨٥٥ وفي ١٥ منه رحلت إلى السويس فوصلتها في اليوم التالي ، أما (لينان) فقد تخلف في القاهرة يوما لانشغاله ببعض المهام المتصلة بالرحلة ، وغادر القاهرة في ١٦ ديسمبر للحاق بأعضاء اللجنة في السويس .

وعند وصول اللجنة إلى السويس ألقى (دى لسبس) في أعضائها كلمة باسم والى مصر أبلغهم فيها أن الوالى لا يحب أن يفرض عليهم رأياً معيناً بخصوص الاتجاه الذى سوف تسير فيه القناة ، وأنه على الرغم من أن الوالى قد دعاهم لدراسة المشروع التقييدى الذى وضعه مهندساه (لينان) و (موجيل) وهو المشروع الذى تتخذ فيه القناة طريقاً مباشراً بين البحرين ، وعلى الرغم من أن (سعيدا) يفضل أن تسير القناة فى اتجاه مستقيم بين السويس والفرما بدلاً من الاتجاه غير المباشر ، إلا أن الوالى لا يريد أن يضع القيود على دراساتهم وآرائهم العلمية وإنما يترك لأعضاء اللجنة حرية البحث والدراسة بما يتفق والآراء العلمية والفنية فحسب دون التقييد بأى شيء آخر ، وأنه لذلك يتعين على اللجنة أن تقوم بدراسة كل المشروعات التى وضعت لحل مشكلة الاتصال بين البحرين منذ خمسين سنة حتى يكون القرار الذى تتخذه اللجنة نهائياً وحاسماً وصادراً عن حرية تامة ، حتى لا تحيط النكوك بالمشروع الذى تختاره اللجنة باعتباره أفضل المشروعات وأنسبها لتحقيق الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر (١) .

وقد أمضت اللجنة خمسة أيام في السويس فامت خلالها بدراسة قاع خليج السويس وقياس أعماقه في جهاته المختلفة لتحديد أكثر المناطق صلاحية لتكون منفذا للقناة على البحر الأحمر ، كما زارت اللجنة محاجر جبل (عتاقة) المحاور لمدينة السويس لمعرفة مدى إمكانياته في توفير المواد اللازمة للبناء .

وتأكدت اللجنة من أن ساحل خليج السويس لا يمتريه أى تغيير واستدلت على ذلك بأن السفينة الإنجليزية (زفوبيا) التى كانت تستخدم كمخزن للفحم على طريق البريد إلى الهند لم تتعرض مراسيها لأى تغيير خلال السنوات الثلاث التى

De Lesseps Letties, journal T. I. p 319 , (١)

Bridier : Une Famille Française p. 244.

فضتها في الخليج ، كما تبين اللجنة أن قاع الخليج لم يرتفع ارتفاعاً يذكر منذ أقدم العصور وأنه لذلك لا يوجد أى خطر من جانب الرواسب في خليج السويس .
وخرجت اللجنة من أبحاثها في خليج السويس بأن هذا الخليج له من المميزات ما يجعله صالحاً لكي يكون بداية للقناة بين البحرين ، وكل ما يلزم في هذه المنطقة هو مد مجرى القناة (رصيف Jetée) في خليج السويس إلى مسافة ألفين من الأمتار وذلك حتى يصل طرفها إلى عمق ٨ — ٩ أمتار (١) .

وفي الحادى والعشرين من ديسمبر غادرت اللجنة السويس متجهة نحو الشمال تعبر صحراء البرزخ في طريقها إلى الفرما ، واستغرقت الرحلة عبر برزخ السويس عشره أيام فطعمتها اللجنة إما على ظهور الإبل والحمير أو سيراً على الأقدام فوصلت في ٢٣ ديسمبر إلى حوص البحيرات المرة وأمضى الأعضاء يوماً واحداً في دراسته وفي اليوم التالى (٢٤) وصات اللجنة إلى المكان المسمى (السيج حنك) عند ساحل بحيرة التمساح ، وهناك أعربت اللجنة عن موافقتها على اقتراح (لبنان) و (مرجيل) في المشروع التمهيدى بإنشاء ميناء داخلى متسع على بحيرة التمساح وذلك لتموين السفن المارة بالقناة وربط القناة الملاحية ببقية أجزاء مصر : القاهرة والدلتا والاسكندرية (٢) .

وفي ٢٦ ديسمبر واصلت اللجنة سيرها في اتجاه شمالى شرقى نحو الفرما وفي طريقها صادفت مجموعة من المهندسين تحت إشراف المهندس (نوتنجر Nottinger) عند (تل الحسر) كانت الحكومة المصرية قد أوفدتهم إلى منطقة البرزخ للقيام ببحوث تمهيدية قبل زيارة اللجنة الدولية .

وفي مساء ذلك اليوم نصبت اللجنة حيامها عند بئر (أبو عروق) بالقرب من منافع بحيرة المنزلة ، وفي اليوم التالى عسكروا بالقرب من آثار مدينة المحدل القديمة حيث عثروا على الآثار التى خلفها — منذ عام تقريباً — (دى لسبس)

St. Hilaire, B. : Lettres sui l'Egypte, p 19 — 21 , (١)
Desplaces le Canal de Suez, p 61 — 62

Roux, J Ch. L'Isthme et le Canal. T. I. p. 267 (٢)

و (لينان) و (موجيل) في رحلتهم الاستكشافية ، وكانت تلك الآثار سليمة لم تتغير كما لو كانت قد تركت بالأمس القريب ، كما لاحظت اللجنة نفس الشيء بالنسبة لمخلفات مخيم المجموعة الفرنسية من مهندسي جمعية دراسات قناة السويس (١٨٤٧) ، وكذلك المجموعة النسوية التي اتخذت من منطقة الفرما ميدانا لبحوثها . وقد اتخذ أعضاء اللجنة من بقاء تلك الآثار دليلا على أنه ليس هناك خطر يهدد الفناء بين البحرين بالانظار نتيجة تحرك الرمال في منطقة البرزخ ، الأمر الذي تخيله البعض واعتبره إحدى العقبات التي تحول دون توصيل البحرين بقناة مستقيمة عبر البرزخ (١) .

وفي صباح الثامن والعشرين من ديسمبر وصلت اللجنة إلى الفرما في آخر رحلة من مراحل الرحلة ، وأمضت على الساحل البيلوزي ثلاثة أيام (حتى ٣٠ ديسمبر) درست خلالها الساحل من نواحيه المختلفة وبحت مدى إمكان إنشاء ميناء على ساحل الخليج البيلوزي وتحديد نهاية القناة ومنفذها على البحر المتوسط (٢) . وقد وجدت اللجنة أن ما أشيع عن الخليج البيلوزي من حيث أنه « خليج من الطين ، ما هو إلا وهم وخيال صورته الروايات المتوارثة عن القدماء ، حيث لاحظت اللجنة أن شاطئ البحر عند الفرما يتكون من رمال خالصة ومياهه صافية و صفاء مياه نهر السين إن لم تكون أشد صفاء » حتى لقد نزل فيها أعضاء اللجنة للاستحمام نأ كيداً لصفائها وخلوها من الطين (٣) . وذرعت اللجنة الساحل البيلوزي من الشرق إلى الغرب ، ولاحظت أعضاؤها أن الساحل على طول هذه المسافة كلها لم يتغير وابتعدت اللجنة عن الشاطئ وأوغلت في البحر مسافة ثلاثة فراسخ للوصول إلى الفرقاطة المصرية (النيل) التي كانت في انتظارهم فلم يصادفوا ذلك الطين المتنفذ

St Hilane Lettres Sur l'Egypte p. 29 — 32, (١)

Mazuel : L'Oeuvre Geogr. de Linant, p' 374—5

Desplaces, p. 63 — 69 (٢)

Ibid, p. 70, (٣)

St. Hilaire, p 28

أو تلك « السحب الأرصية (١) » التي كان البعض يعتقد أنها تعرق الملاحة وتجعل من المتعذر على السفن الاقتراب من الشاطئ .

وقد وجدت اللجنة - عند وصولها إلى الخليج البيلوزى - أن بعثة (لاروس) قد قامت بالمهمة التي كلفت بها ونفذتها بدقة حيث استطاع هو ومن معه أن يدرسوا الخليج واستمرت دراساتهم وبحوثهم فيه شهراً كاملاً سواء أكان ذلك على البر حيث نصبت حيامهم أم في البحر حيث كانوا يباشرون البحت على طهر الفرقاطة المصرية (النيل) التي وضعتها الحكومة المصرية تحت تصرفهم والتي عادت عليها اللجنة الفرعية إلى الاسكندرية بعد انتهاء بحوثها . وقد خرجت بعثة (لاروس) من دراساتها وقد أحاطت بإحاطة تامة بطروف الخليج البيلوزى ، فوجدت أنه يتكون من شريط ساحلى من الرمال الدقيقة وأن هذا الشريط لم يطرأ عليه تغيير على مر العصور ثم إلى هذا الشريط منطقة رملية تمتد في البحر مسافة حتى يصير عمق الماء عشرة أمتار ، وبعدها توجد منطقة طينية من طمي النيل تمتد في البحر المتوسط نفسه . وترصدت بعثة (لاروس) كذلك إلى أن عمق ثمانية أمتار من الماء (وهو العمق اللازم للملاحة السفن الكبيرة) يتوفر في المنطقة الغربية من الخليج البيلوزى والممتدة حتى دمياط على بعد ٢٣٠٠ متر من الشاطئ . بينما لا يتوفر هذا العمق نفسه في المنطقة الشرقية من الخليج إلا على بعد سبعة آلاف وخمسمائة متر من الشاطئ .

ولإلى جانب ذلك فقد وجدت بعثة (لاروس) أن نسائم البر والبحر التي يتعرض لها الخليج معظم العام من شأنها تسهيل حركة السفن في دخول الميناء المرمع وإنشاؤه على منفذ القناة على البحر المتوسط أو الخروج منه في جميع الاوقات . وبناء على هذه الملاحظات اتضح لبعثة (لاروس) أنه لا يوجد في الخليج البيلوزى ثمة حط على منفذ القناة الشمالى من جانب رواسد النيل أو الرمال المتحركة التي تنقلها الرياح ، وأن كل ما يجب مراعاته هو مد منفذ القناة على البحر المتوسط بحيث يبرز في الخليج البيلوزى حتى يصل إلى العمق الكافى الذى يسمح بدخول السفن وخرجها (٢) .

(١) شبه الطين المتنقل في الماء بالسحب المتحركة في السماء .

Desplaces, 71 — 72

(٢)

(٢٠ — قناة السويس)

وفي الحقيقة لقد كانت الأبحاث التي قامت بها بعثة (لاروس) في الخليج البيلوزى أكثر دراسات اللجنة المتفرعة عن اللجنة الدولية من حيث الجدية والعمق فلم تبدد هذه البعثة شيئاً من وقتها في أمور لا صلة لها بمهمتها منلها حددت لبعثة اللجنة الفرعية أثناء رحلتها في البرزخ بين السويس والفرما ، إذ أن أعضاء اللجنة الفرعية - كما يقول (لينان^(١)) - اجنازوا البرزخ على عجل ، تحيط بهم الكمبر من مظاهر الآبهة وصارت تقدم لهم خلال الرحلة أطايب الأطعمة وأجود الخور بكميات وفيرة كما لو كانوا ذاهبين في نزهة للهوى والتسلية لا في رحلة دراسية للقيام بمحور فنية دقيقة ولم ينكر (دى لسبس) نفسه مظاهر الترف والنعيم التي أحاطت باللجنة الفرعية أثناء رحلتها هذه إذ وصفها بإسهاب في رسالة بتاريخ ٢٠ ديسمبر ١٨٥٥ إلى مدام (لافوس Lafosse) ذكر فيها أنه كان يلتقل أثناء الرحلة مع الغافلة على محبة ومتلا كان يلتقل السلاطين الذين تصورهم قصص ألف ليلة وليلة أما طعامهم فن شراء الغزلان التي يصيدونها . . . وشراهم من الخمر متوفر . . . وبلغت مظاهر الترف في الرحلة درجة كبيرة بحيث صارت الصحراء القاحلة تبدو - في نظر (دى لسبس) - جميلة باسمية ، بدرجة لم يكن (دى لسبس) يتوقعها أو يتصورها (٢) .

ولاشك أن رحلة علمية ينعم أعضاؤها بمثل هذا البذخ ومتل هذه المتع ويقضون شطراً كبيراً من وقتهم المحدود الذي لم يتجاوز عشرة أيام في الصيد والشراب وسماع قصص المحمورين ما كان ليتسع الوقت خلالها للقيام بأعمال جدية لولا أن المشروع كان جاهزاً تمريياً بمتلا في المشروع التمهيدى الذى كان وضعه (لينان) و (مرجيل) ، فما كان على اللجنة الدولية سوى أن تتبع خط سير القنائة عبر البرزخ كما حدده المشروع التمهيدى .

(١) Linant . Memoires p. 245

(٢) وقد ذكر (دى لسبس) في هذه الرسالة كذلك كيف أن وفهم قد اتبع لكبير من أنواع اللهو ، من ذلك أنه أعزى بعض حراس الغافله من المصريين بشرب الخمر حتى دارت برؤوسهم فأحد بعضهم بروى لأعضاء اللجنة قصصاً وطرائف عن رحلاته المديدة ومئات الأطفال الذين أحضهم .

Bridier . Une Famille Française p 243

ومع هذا يعتبر فريق من الكتاب (١) أن هذه الرحلة التي قام بها جماعة من المهندسين الأكفاء كانت ضرورية ولم يكن في الإمكان الاستغناء عنها وأنه لم يقيم بمثلها أحد من قبل والواقع أن أهمية الرحلة التي قام بها أعضاء اللجنة الدولية لم تكن في قيمة النتائج التي أمكن الوصول إليها، تلك كانت نتائج مسلياً بها من قبل، ولكن أهمية العمل الذي جرى على أيدي اللجنة الدولية والرحلة التي قامت بها إنما كانت تنحصر في تأكيد هؤلاء الخبراء الدوليين للنتائج التي سبق الوصول إليها لإبرازها أمام الرأي العام العالمي على أنها حقائق مؤكدة لا يرقى إليها الشك بشهادة هؤلاء العلماء المتخصصين أنفسهم والذين ينتمون إلى عدد من الأقطار الأوروبية المختلفة .

ولقد كان في صبيحة الحادى والثلاثين من شهر ديسمبر عام ١٨٥٥ أن صعد أعضاء اللجنة إلى طهر المرقاطة المصرية (النيل) لحملتهم هذه إلى الإسكندرية فبلغوها في أول يناير عام ١٨٥٦ ، وهم يحملون نتائج الدراسات التي قاموا بها في برنخ السويس (٢) .

وعندئذ سافر (سعيد باشا) إلى الإسكندرية ليستمع إلى رأى اللجنة حول مسألة إمكان حفر قناة بين البحرين ، كما أسرع قناصل الدول فغادروا القاهرة إلى الإسكندرية حتى يمكنهم الوقوف على رأى اللجنة وموافاة حكوماتهم بتقريرهم عن نتائج بحوثها وهي التي كان الجميع ينتظرونها بلهفة واهتمام (٣) .

* * *

وقد حاول (لينان) - في أثناء اشتراكه مع اللجنة الدولية في دراساتها أن يرسم صورة لكل عضو من أعضائها ، فقال عن (كرنراد) الهولندى إنه رجل عملي واعمى يهتم دائماً بمحوه المصروع ، في حين أن (رينز) الفرنسى كان

Desplaces, p. 63

(١)

St. — Hilaire, p 32

(٢)

No. 1. de Huber a

(٣) الوثائق المسودة

Buol, e 4 Janvier 1856

يهتم كثيراً بالتفاصيل حتى ليكاد يضل طريقة في وسطها ، بينما كان (ماركين) الإنجليزى يتحدث للإحاطة بالموضوع لإحاطة تامة شاملة قبل إبداء رأيه ، أما (نجريللى) فقد كان (لينان) معجباً به أيما إعجاب ، وفي رأيه أن (نجريللى) لما ينظر إلى الأشياء من عل وله مقدرة فائقة على الدراسة والفهم أما الباقون فقد قال عنهم (لينان) إنهم بالرغم من تخصصهم لم يكن في مقدورهم ابتكار شيء جديد (١) .

ولم يكن (لينان) هو الوحيد الذى فطن إلى كفاءة (نجريللى) بل أن (دى لسبس) نفسه يقر بذلك أيضاً (٢) .

ثم كان (نجريللى) مريضاً بإعجاب الوالى كذلك ، فقد كتب القنصل النمساوى (هوبر) إلى حكومته في ١٧ نوفمبر ١٨٥٥ بأن الوالى ينظر بعين التقدير إلى المهندس النمساوى (نجريللى) ويعلم على رأيه في المشروع أهمية كبرى (٣) .

كما كتب (سعيد) إلى الأرشيدوق (فرديناند ماكسميليان) في ١٦ ديسمبر عام ١٨٥٥ أن « الذى لفت نظره » من بين أعضاء اللجنة الدولية من المهندسين الذين أوفدتهم حكوماتهم لدراسة مشروع القناة على الطبيعة كان « مسيو (نجريللى) الذى برزت أمانته وكفاءته العظيمة اختياراً حكومته له ، والذى كانت معاونته الصادقة في أعمال اللجنة الفرصة التى ساعدت على نجاح المشروع العظيم (٤) » .

(١) Linant : Memoires p. 245

(٢) De Lesseps : Souvenirs T. II. p 323

(Lettre a Mme Delamalle le 27 Nov. 1855

(٣) الوثائق النمساوية
No, 1730 de Huher a Buol, du Caie,
le 17 Nov 1855.

(٤) الأوراق المسكدة بدار الوثائق التاريخية Mex Arch. Kart 64,

Sig. VIII, a Fo. 4, 5, 1855 cc S. A Moh. Said a l'Arch.

F. Maximilien, du Caie, le 16 decembre 1855 (Francais).

وفد رد الأرشيدوق (ماكسميليان) معبراً عن سعادته لرضاء الوالى عن (نجريللى) وتقديره له وثقة الحكومة المصرية به ، وأعرب الأرشيدوق عن أمله في أن يرفق العاملون من آخر مشروع القناة في الملف على الصعوبات التى تواجهه باعتبارها مشروعاً مهم العالم أجمع :

Ibid Mex. Arch. Kart 72, Sig X 5, Fo. 113, 1855 A S. A. Moh. Said, de F. Maximilien.

(كونراد) بصفته رئيس البعثة ، و (رينو) ، و (نجريللى) و (ماكلين) كأعضاء و (لييسو) كسكرتير .

وقد ترتب على صدور هذا التقرير - رغم إيجازه - من مهندسين متخصصين مشهورين في أوروبا أن أصدر والى مصر في ٥ يناير ١٨٥٦ فرمان الامتياز الثانى ، كما وافق على النظام الأساسى للشركة العالمية لقناة السويس البحرية .

ويرى بعض الكتاب (١) أن هذا التسلسل السريع للحوادث منذ حضور أعضاء اللجنة الفرعية وزيارتهم العارة لمنطقة البرزخ وإصدار ذلك التقرير الموجز للعناية عن نتائج دراستهم الخاطفة ثم صدور عقد الامتياز الثانى وقانون الشركة الأساسى إنما يدل ذلك كله دلالة واضحة على أن الأمر كان مجرد تمثيلية أَعدها (دى لسبس) للتمويه على الناس بغية الوصول إلى هدفه ودفع مسرّع القناة قدماً إلى الأمام .

* * *

وفد كان من المرجح - وكما توقع سفير النمسا فى القسطنطينية - أن القرار الذى أصدرته اللجنة الدولية بأنه من الممكن تنفيذ مشروع القناة المباشرة وليست هناك صعوبات فنية تعترضه سوف يلقى إقبالا من الدول على المساهمة فى تنفيذ المشروع لأن هذا القرار إنما صدر عن لجنة يمثل الدول الأوروبية فيها مهندسون لهم شهرتهم فى مثل هذه المسائل ، كما كان من المتوقع كذلك أن يوافق الباب العالى على المشروع بعد أن صارت لإدعاءات الإنجليز والحجج التى قدموها فى معارضة المشروع لا تقوم على أساس (٢) . ولذلك فقد كان (سعيد باشا) ينوى منذ حضور اللجنة الدولية أن يرسل إلى الباب العالى مندوباً عنه يتمثل فى شخص وزير خارجيته (إبراهيم أدهم) خصوصاً وأن (أدهم) كان ذا دراية بالمسائل الهندسية التى درسها فى إنجلترا وفرنسا ، كما كان من مرافقى اللجنة الدولية أثناء رحلتها فى برزخ السويس وتتبع عن كثب أعمالها ، وكان إغرض (سعيد) من إيفاد وزيره

(١) دكتور عبد المزن الشناوى : السخرة فى حفر قناة السويس ص ٢٥ .

(٢) الوثائق المنشورة - الميكروسلم - No. 74 de Prokesch a Buol de Constantinople, le 10 Janvier 1856.

إلى الاستانة أن يسعى هذا الأخير لدى حكومة الباب العالي لإفنائها بإصدار مرافقتها على المشروع .

ويذكر (دى لسيبس^(١)) أن (سعيداً) اجتمع (بأدهم) في وجرده وأبلغه التعليمات التي يجب عليه اتباعها أثناء مساعيه في الاستانة وتلخص هذه في أن يبين لحكومة الباب العالي أن إصدار موافقتها على المشروع سوف ينهض دليلاً قوياً على عزم الدولة العثمانية على الاحتفاظ باستقلالها الداخلي (أى عدم خضوع الدولة في شئونها الداخلية الخاصة بولاياتها لتدخل دولة من الدول الأجنبية) وأن ذلك أمر لا يمكن أن يلقى معارضة من جانب أى دولة من الدول الأوروبية التي تحارب من أجل المحافظة على الاستقلال الخارجى للدولة العثمانية ، والمقصود بذلك اشتراك الدول في الدفاع عن تركيا في حرب القرم المعروفة وقتئذ .

ولقد كانت الحكومة النمساوية تنوى تأييد مساعى (أدهم باشا) في الاستانة حيث قد طلبت من (بروكش Prokesch) سفيرها هناك في ٢٤ ديسمبر عام ١٨٥٥ أن يؤيد المساعى التي كان من المنتظر أن يقوم بها (أدهم باشا) لدى حكومة الباب العالي من أجل الحصول على مرافقة تركيا على مشروع حفر قناة السويس^(٢) .

ولكن والى سرعان ما عدل عن إيفاد وزير خارجيته إلى الاستانة بعد أن علم أن الحكومة الفرنسية لم تكن ترى فائدة ترجى من وراء ذلك^(٣) ، طالما أن الحكومة الإنجليزية لاتزال تقف من المشروع موقف المعارضة الشديدة .

Lettre de De Lesseps a M. Thonvenel, Ambassadeur de (١)
France a Constantinople, du Caire le 22 Novembre 1855 .
Lettres, Journal T. I. P. 288-289.

(٢) الأورباى النمساوية مدار الوثائق الخارجية
Vienne, 24 Dec 1855,

Au Baron Prokesch, a Constantinople.

Hallberg : The Suez Canal .., P. 138

(٣)

موقف الحكومة الانجليزية .

رغم القرار الذى أصدرته اللجنة الدولية في ٢ يناير ١٨٥٦ وأعلنت فيه أن من الممكن حفر قناة مستقيمة في برزخ السويس فإن الحكومة الإنجليزية ظلت متمسكة بموقفها في معارضة المشروع واستمرت تعمل حاهدة للحيولة دون تنفيذه ولذلك كانت تعارض مساعى كل من (سعيد) و (دى لسبس) متدعة بالحجج التى تبدو مناسبة ، فإذا ما دحضت هذه الحجج وانهارت فإنها سرعان ما تجد حجباً أخرى مناسبة تستند إليها في معارضتها ، وهذه الطريقة استطاعت أن تعرقل تنفيذ المشروع حتى ذلك الوقت .

ولما كانت حجة الحكومة الإنجليزية التى تستند إليها في معارضة المشروع هى أنه غير ممكن التنفيذ ، فقد انهارت هذه الحجة بعد قرار اللجنة الدولية لدرجة أن (على باشا) الصدر الأعظم أبلغ (لورد ستراتفورد) سفير إنجلترا في الاستانة بأنه صار من الصعب على حكومة السلطان الاستمرار في معارضة مشروع القناة لمجرد الاستناد إلى أسباب فنية (١) .

ومع ذلك فقد ظلت الحكومة الإنجليزية تثير المعارضة ضد المشروع ، لأسباب فنية ، لكي تبين للرأى العام الأوروبي عموماً والإنجليز على وجه الخصوص أن تنفيذ المشروع على الرغم مما جاء في تقرير اللجنة الدولية أمر مستكوك فيه ، فأشاعت أن المهندس الإنجليزي (ماكلين) عضو اللجنة الدولية لم يكن يؤيد رأى بقية أعضاء اللجنة في أنه من الممكن تغذية القناة بين البحرين بالمياه الملحة ، وأنه كان من رأى (ماكلين) أن تكون تغذية القناة من مياه النيل ، كما أشيع أن تقرير اللجنة الدولية صيغ بطريقة جعلت (ماكلين) يوافق عليه ويوقعه رغم معارضته لما جاء فيه (٢) .

Husny Le Canal de Suez . . . P. 267

(١)

F O. 78-1340 from John Green to Lord Clarendon, No. (٢)
1, 4 th January 1856, Alexandria

وليس من المعقول أن تكون هذه الإشاعة صحيحة ، ولكن الهدف من إطلاقها كان إثارة الشكوك في القرار الذي اتخذته اللجنة الدولية^(١) .

ولقد حاولت الحكومة الإنجليزية دحض رأى اللجنة وإثبات خطئها فأصدرت الأميرالية البريطانية أوامرها إلى السفينة (ترنتاروس Tartarus) بقيادته الكابتن (مانسل Mansell) للقيام بقياس الأعماق في الخليج البيروزى ، ورغم تكتم الحكومة الإنجليزية فقد استطاعت صحيفة (ديلي بوست Daily Post) التى تصدر فى ليفربول أن تنشر هذا الخبر ، وقد استمرت السفينة (ترنتاروس) تقوم بمهمتها فى الخليج البيروزى فى الفترة من ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٦ حتى ٥ يوليو من نفس السنة ، وبالرغم من أن الدراسات التى قام بها الكابتن (مانسل) لم تستطع أن تهدم النتائج التى أعلنتها اللجنة الدولية^(٢) بدليل تلك الخريطة التى طبعها (مانسل) فيما بعد فى عام ١٨٥٨^(٣) فقد حاولت الحكومة الإنجليزية أن تدخل فى روع الحكومة العثمانية أن الأبحاث التى قام بها (مانسل) فى الخليج البيروزى خلال هذه العشرة الأسابيع أثبتت بطريقة مؤكدة أنه من المستحيل لإنشاء ميناء على الطرف الشمالى للقناة المستقيمة^(٤) .

ولم تكف الحكومة الإنجليزية بذلك بل انتهزت فرصة اعتزام (سعيد باشا) إيفاد وزير خارجيته (آدم باشا) للسعى لدى حكومة السلطان لإصدار موافقتها على المشروع فطلب من سفيرها فى الاستانة أن يستمر فى معارضة المشروع لدى حكومة الباب العالى ولكن على أساس آخر وذلك بأن يتذرع فى هذه المرة

(١) ومما يكذب هذا الادعاء أن ماكلين استمر يحضر جلسات اللجنة الدولية فى باريس لأعداد التقارير الهأى المفصل ولو كان مارص بقمة اللجنة لا تمتع عن الحضور .

(٢) F. O. 352-44 Alexandria, July 2nd 1856, Bruce to Lord Stratford de Redcliffe

(٣) Desplaces : Le Canal de Suez, p. 190-191

(٤) الأوراق الإمبريرية مدار الوثائق التاريخية F. O. 352-44, Instructions to M. Pisani, from Lord, Stratford de Redcliffe, August, 8 th. 1856, Extract.

بحجة سياسية ؛ فيبين للحكومة العثمانية أن مثل هذه القناة إذا ما حُفرت سوف تشجع أى وال فى مصر على أن يتخلص من تبعيته للسلطان وأن يعلن استقلاله عن الدولة العثمانية فيصبح بقاء الرابطة التى تربط مصر بالدولة العثمانية رهناً بمشيئة الوالى وبواياه ، وأن من الممكن أن تسنح فرص عديدة تشجع الوالى على الاستفادة من التسهيلات التى تهيئها له القناة لتحقيق أغراضه سواء أكان ذلك من تلقاء نفسه أم بإيعاز وتشجيع من جهات أخرى (١) .

وقد أبدى الصدر الأعظم اقتناعه بوجهة نظر الحكومة الإنجليزية بخصوص الأخطار السياسية التى سوف تحدث بالامبراطورية العثمانية نتيجة حفر القناة ، وأعلن أن حفر هذه القناة سوف يكون بمثابة « إنشاء مضيق ثالث فى أراضي الدولة العثمانية » ، وأن الدولة لا يمكن أن تترك مفتاح هذا المضيق فى يد أحد رعاياها (٢) .

والى جانب ذلك استمر (بروس) القنصل الإنجليزى فى مصر يبذل محاولاته لإقناع (سعيد) بالتخلي عن المشروع على أساس أنه سوف يتكلف نفقات باهظة ، إلا أن (سعيداً) ظل على تمسكه بالمشروع لدرجة أنه كان يفكر فى السفر شخصياً إلى الاستانة لى يطلب بنفسه من السلطان الموافقة على المشروع ، وكان السفير الإنجليزى فى الاستانة — كما جاء فى رسالته إلى حكومته فى ٢٥ أغسطس ١٨٥٦ — يشك فيما إذا كان وزراء الدولة العثمانية سيجدون لديهم الشجاعة الكافية لمعارضة المشروع صراحةً فى مواجهة (سعيد) (٣) .

ولذلك فقد أسرعت وزارة الخارجية الإنجليزية فطلبت من لورد (ستراتفورد) أن يقابل السلطان العثمانى كي يوضح بين يديه اعتراضات الحكومة

F. O. 78-1340 Lord Clarendon to Lord Stratford de (١)
Redcliffe, No. No. 78, 21 st January 1856

Ibid, from Stratford to Clarendon, Therapia, April, 13 th, (٢)
1856, Seifed-Dean..... P. 52

Hallberg, P. 144

(٣)

الانجليزية على مشروع القناة ، وحق يبين له أن كل ما يصبو إليه (سعيد باشا) (ودى لسبس) إنما هو شق قناة واسعة وعميقة بحيث يمكن الدفاع عنها وبحيث تعترض الطريق الذي يؤدي من سوريا إلى مصر ، وذلك لتمكين المصريين أو أية قوة فرنسية صغيرة من الوقوف في وجه أى جيش قادم من سوريا إلى مصر^(١). ولم يقتصر نشاط الحكومة الانجليزية في معارضة المشروع على القاهرة والآستانة ، بل وجهت اهتمامها كذلك إلى باريس محاول لورد (كلارندون) وزير الخارجية الانجليزية أن يقنع الحكومة الفرنسية بمعارضة مشروع القناة أو على الأقل بالتخلي عن تأييده ، فطلب من لورد (كاولي) ، السفير الانجليزي في باريس أن ييلع الحكومة الفرنسية أن تبذير وإلى مصر وإسرافه في مساعدة (دى لسبس) لتنفيذ المشروع سوف لا يدع له في حوائثه مالا يكفي لإداء الجزية للسلطان العثماني ، وكانت الحكومتان الانجليزية والفرنسية تهتمان اهتماما كبيرا بأداء هذه الجزية على اعتبار أنها تؤلف جزءا من ضمان الديون العثمانية^(٢).

التقرير المفصل للجنة الدولية :

غادرت اللجنة الفرعية مصر وعادت إلى أوروبا في أواخر يناير عام ١٨٥٦ بعد أن انتهت رحلتها في برزخ السويس وبعد أن قدمت تقريرها المرجز إلى وإلى مصر ولم تلبث اللجنة الدولية أن شرعت في وصع تقريرها النهائي المفصل الذي وعدت بتقديمه بعد بضعة أشهر إلا أن هذا التقرير لم يتم إعداده إلا في أواخر عام ١٨٥٦ بعد أن قامت اللجنة بتنظيم جميع المعلومات التي حصلت عليها ومناقشة المشروع الذي سيتضمنه التقرير .

وبدأت اللجنة الدولية عملها فاجتمعت في باريس في ٢٣ يونيو عام ١٨٥٦

F. O. 78-1489, F. O. to Stratford, September, 24 th. 1856, (١)

F. O. 78-1340, No. 1042, Clarendon to Stranford, Sep. 9 th. 1856,, Hallberg, P. 144-145

F. O. 78-1340 No 1532, from Clarendon to Cowley, (٢)

December, 24 th. 1856

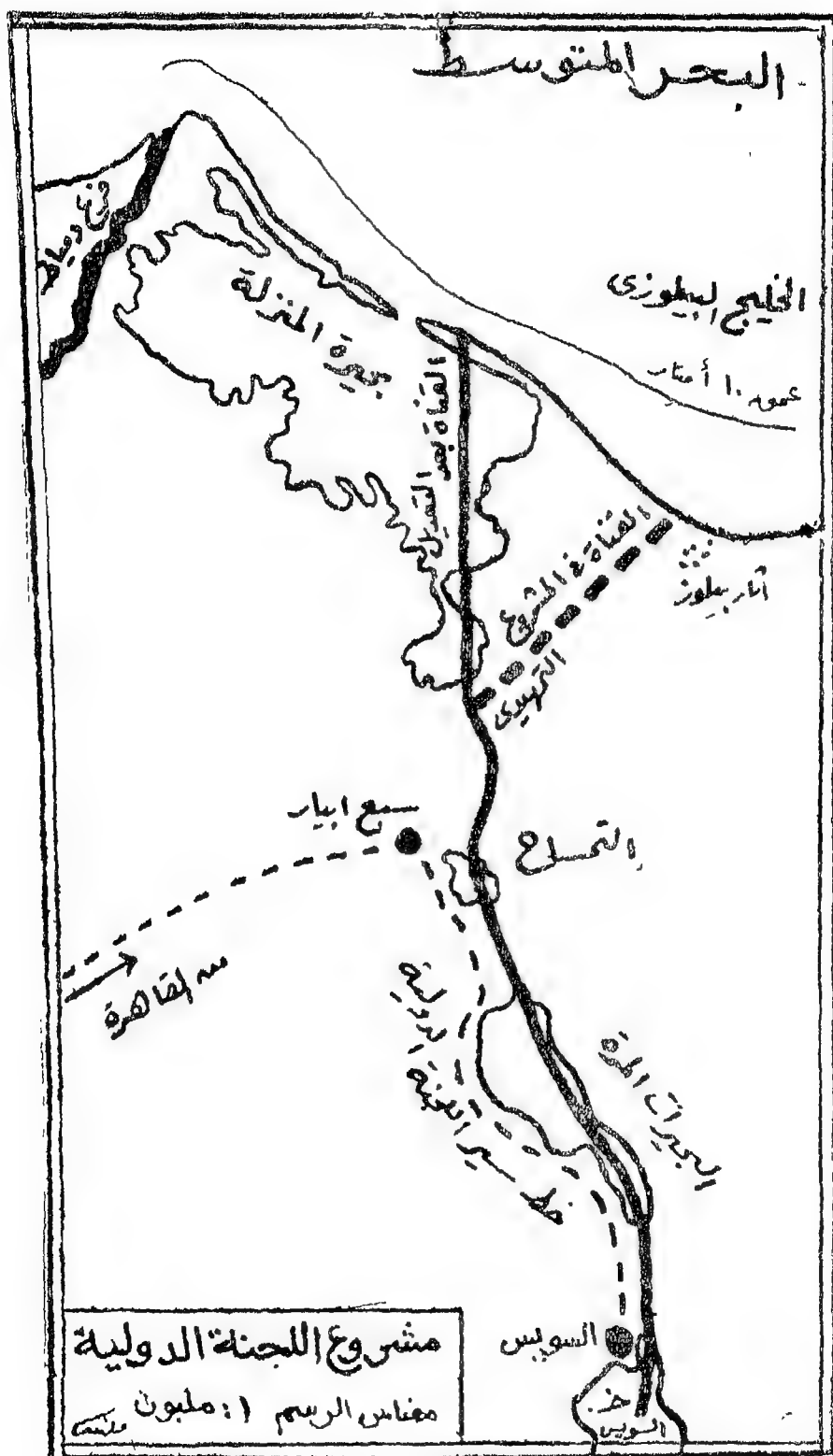
لمناقشة الأسس التي سيقوم عليها التقرير المفصل ، وتوالت الاجتماعات بعد ذلك وكان يحضرها كل من (كونراد) وكابتس (هاريس) و (جوريس) و (لنتزه) و (ليبسو) و (ماكبن) و (تسارلز مابى) و (منتسينو) و (نجريللى) و (باليوكابا) و (ربنو) و (وندل) و (ريجودى جنوى) وتولى (كونراد) رئاسة اللجنة متلما كان يتولى رئاسة اللجنة الفرعية ، كما تولى (ليبسو) سكرتيريتها كذلك يساعده فيها العضو الانجلىزى (مانبى) لإرضاء الصالح الانجلىزية^(١).

ولقد سارت اللجنة الدولية فى تقريرها المفصل على نمط معظم التقارير التى سبق وضعها عن مشروع توصيل البحرين مثل تقرير (لويسر) أيام الحملة الفرنسية وتقرير جمعية دراسات قناة السويس عام ١٨٤٧ فبدأت برسم صورة موجزة لبرزخ السويس وظروفه الطبيعية وأشارت على وجه الخصوص إلى ذلك المنخفض الطولى الذى يمتد عبر البرزخ بين الشمال والجنوب ويضم البحيرات المره وبحيرة التمساح ، ثم ذلك المنخفض الأفقى — وادى طوميلات — الذى يمتد عموديا على المنخفض الأول بحذاء بحيرة التمساح فيصل برزخ السويس بأراضى الدلتا . وخلصت اللجنة من ذلك إلى أن الظروف الطبيعية لبرزخ السويس تحدّد الاتجاه الذى يجب أن تتخذة القناة بين البحرين ألا وهو الاتجاه المباشر ، ونددت به يقول بغير ذلك ، « ورغم هذه الاعتبارات الواضحة التى تلفت — لأول وهلة — نظر كل من يزور منطقة البرزخ نعجب إذ يحاول البعض أن يجد المسألة حلا آخر هو أكثر تعقيدا ودون أن يدري أن هذا الحل يكاد يكون فى حكم المستحيل ، » .

ثم أخذ التقرير فى مناقشة المشروعات المختلفة التى سبق وضعها لتحسين الاتصال بين البحرين ابتداء من مشروع (لويسر) ، وكان رأى اللجنة فى مشروع الأخوين (بارو) أنه « يبدو أن واضعيه لم يدرساه دراسة جدية » . كما ناقش التقرير مشروع (بولان تالابر) ، ورغم ما أبدته اللجنة من إعجاب بالمشروع إلا أنها رفضته ولم تأخذ به واعتبرت أن كل هذه المشروعات (غير المباشرة) قد ارتكبت خطأ كبيرا فى أنها أرادت أن تربط البحرين عن طريق النيل فتسبب بذلك اضطرابا للنظام المائى فى الوجه البحرى ، ولذلك استبعدت اللجنة فكره

أى مشروع غير مباشر وتمسكت بالمشروع المباشر حيث كانت ترى أن المشروعات غير المباشرة جميعاً تنطوى على صعوبات لا يمكن التغلب عليها سواء فيما يختص بالنظام المائى فى مصر أو فيما يختص بطريقة عبور النيل ، بينما المشروع المباشر تتمثل فيه سهولة عظيمة فى التنفيذ وضمانات كافية لسلامته علاوة على أن القناة المستقيمة أقصر بكثير من القناة غير المباشرة ، لدرجة أن اللجنة الدولية ذهبت إلى حد القول بأنه إذا لم يكن من الممكن تنفيذ مشروع القناة المستقيمة فإنه من الأفضل الامتناع نهائياً عن توصيل البحرين بقناة ملاحية لأن المشروعات الأخرى ليست عملية ولا مفيدة بأى حال من الأحوال^(١).

ولما كانت اللجنة الدولية قد رفضت مشروع القناة غير المباشرة رفضاً باتاً واعتبرت أن القناة المباشرة هى الحل الطبيعى السليم الذى توحى به الظروف الطبيعية لبرزخ السويس نفسه فقد حددت اللجنة فى تقريرها النهائى المفصل خط سير القناة عبر البرزخ وكان اتجاه القناة يتفق مع مارسمه (لبنان) و (موجديل) فى المشروع التمهيدى مع تعديل بسيط ، فرأت اللجنة أن تبدأ القناة من السويس وتسير فى اتجاه يكاد يكون شمالياً تماماً مسافة عشرين كيلو متراً تقريباً حتى تصل إلى حوض البحيرات المرة ؛ ثم تعبر القناة هذه البحيرات وتخرج من حافتها الشمالية فتقطع تل (سيرا بيوم) إلى بحيرة التمساح ، وبعد أن تعبرها تسير بمحاذاة الضفة الشرقية لبحيرة المنزلة حتى تصب فى الخليج البيروزى ، ولكن اللجنة الدولية رأت نقل مصب القناة فى البحر المتوسط من المكان الذى حدده المشروع التمهيدى (أمام أطلال بيلوز) مسافة تبلغ نحو ثمانية وعشرين كيلو متراً ونصف إلى الغرب ، حيث كان من رأى اللجنة أن (لبنان) و (موجديل) — وقد اعتمدا على مقاييس الأعماق التى أجريت عام ١٨٤٧ — قد جعلوا مصب القناة أمام أطلال بيلوز ولم يفتأ إلى أن الأعماق المطلوبة تتوفر فى موضع آخر أقرب إلى الشاطئ. وذلك بعد المقاييس التى أجراها (لاروس) و (ليليسو) فى الخليج البيروزى فى أواخر عام ١٨٥٥ وهى المقاييس التى أثبتت أنه أمام بيلوز — حيث وضع (لبنان) و (موجديل) منفذ القناة على البحر المتوسط — لا تتوفر



عمق ثمانية أمتار — وهو العمق المطلوب للقناة — إلا على بعد ٧٥٠٠ متر من الشاطئ ، بينما يصير هذا العمق أقرب إلى الشاطئ . إذا انتقلنا إلى الغرب حتى إذا وصلنا إلى مكان يبعد ثمانية عشرين كيلو مترا شمال غربي (أم فرج) فإننا نجد خط عمق ثمانية أمتار لا يبعد عن الشاطئ بأكثر من ٢٣٩٠ مترو يظل كذلك حتى نصل إلى (الجميل) وإزاء ذلك رأت اللجنة الدولية نقل فتحة القناة في الخليج البيلاويزي إلى الغرب من المكان المحدد لها في المشروع التمهيدى ، وكان هذا هو التعديل الوحيد الذى أدخلته اللجنة الدولية على هذا المشروع .

ولما كانت اللجنة الدولية قد ناصرت القناة المباشرة وفضلتها على القناة غير المباشرة فقد أخذت اللجنة فى تقريرها المفصل تفند الصعوبات التى كان أبصار القناة غير المباشرة يرون أنها تعوق تنفيذها ، وكانت هذه الصعوبات تتمثل فى احتمال طمر القناة بواسطة الرمال المتحركة ، وصعوبة إيجاد منفذ للقناة على الخليج البيلاويزي وإقامة ميناء على هذا المنفذ بسبب ما يجلبه النيل من رواسب يلغى بها فى الخليج .

أما فيما يختص بالصعوبة الأولى فقد أعلنت اللجنة الدولية أن الرمال المتحركة التى يعتمد البعض أنها تهدد القناة ماهى إلا وهم وخيال وليس لها أساس من الواقع حيث أنها (أى اللجنة) قد تحققت أنشاء رحلتها فى البرزخ من أن تربة البرزخ كلها ثابتة لا تتحرك ، وليس أدل على ذلك من أن الآثار التى خلفها أولئك الذين طافوا بالبرزخ لدراسة مشروعات توصيل البحرين ظلت كما هى منذ تركوها دون أن يطرأ عليها أى تغيير .

أما صعوبة إيجاد منفذ وميناء للقناة على الخليج البيلاويزي فقد أثبتت اللجنة أن ساحل هذا الخليج لم يطرأ عليه هو الآخر أى تغيير على مر القرون واستدللت اللجنة على ذلك بأنها وجدت آثار بيلوز تبعد عن الشاطئ بنفس المسافة التى كانت تبعد عنها فى عهد (سترابون) ، كما أكدت اللجنة أنها لم تجد أى أثر لرواسب من الطمي على شاطئ الخليج . فقد كانت اللجنة ترى أن النيل — شأنه شأن كل الأنهار الكبرى التى يكون انحدارها بسيطا فى المجرى الأدنى — يلقى عند المصب بكميات كبيرة من الطمي وأخرى قليلة من الرمال ، أما الطمي فإنه يضيع فى وسط الأمواج التى تحمله بعيداً إلى قلب البحر ، وأما الرمال فإنها تعلق وتهبط مع الأمواج

حتى تستقر على الساطيء وتساعد في تكوين ذلك الشاطئ الرملي الصغير وذلك
الكتبان الرملية المتناثرة حلقه ، وهذه هي كل الرمال التي ألقي بها النيل إلى البحر
المتوسط منذ أقدم العصور ، أما الرواسب الحديدية فإنها لا تسد إلا مصب النهر
الذي يزداد بروزه عاما بعد عام ، وهذه الرواسب لا تصل إلى أية منطقة بعيدة
عن المصب ، وهكذا يسقط الاعتراض الوحيد الذي أثير في وجه القناة المباشرة
ولم يعد إيجاد منفذ للقناة على الخليج البيلوزي بالأمر المستحيل تنفيذه ، وكل
ما في الأمر أنه بحسب نقل هذا المنفذ ثمانية وعشرين كيلوا متراً ونصف إلى الغرب
بما كان عليه في المشروع التمهيدى ، وليس ثمة مبرر المخاوف التي أثارت حول
إنشاء ميناء على المنفذ الشمالى للقناة (١) .

جهود اللجنة الدولية في الميزان :

وإذ قد انتهت اللجنة الدولية من المهمة التي عهد إليها بها يجدر بنا أن نتساءل
عن قيمة الجهود التي بذلتها اللجنة من أجل المشروع .

لا شك في أن المدة التي أمضتها اللجنة الفرعية في برزخ السويس ودراسة
لم تكن كافية لإنجاز مثل هذه الدراسة الفنية بحيث يمكن الخروج منها بنتائج تدحض
آراء المعارضين لشق قناة بوزج عام وشق قناة مباشرة عبر برزخ السويس على
وجه الخصوص ، فقد غادرت اللجنة الفرعية القاهرة في ١٥ ديسمبر ١٨٥٥ إلى
السويس ، وانتهت مهمتها في الخليج البيلوزى في ٣١ ديسمبر كما عرفنا ، أى أن
البحوث التي قامت بها اللجنة لم تستغرق كلها أكثر من أسبوعين وهي فترة قصيرة
إذا قيست بضخامة المهمة الملقاة على عاتق اللجنة ، وإذا فوّرت بالفترة التي
استغرقتها بحوث كل من المجموعتين النمسية والفرنسية من مجموعات جمعية دراسات
قناة السويس عام ١٨٤٧ ، رغم أن كل مجموعة منهما كانت مكلفة بدراسة منطقة
محدودة من البرزخ ، كما أن الأعمال التي قامت بها السفينة الإنجليزية (ترتاروس)
حلال عام ١٨٥٦ في الخليج البيلوزى وحده استغرقت أكثر من شهرين ، إلا أننا

(١) Conrad · Canal de Suez-Etat de la Quéstien, p. 5 Desplaces.
p. 77-123

لا نستطيع في الوقت نفسه أن ننكر جدية البحوث التي قام بها المهندسان البحريان (لاروس) و(لييسو) في الخليج البيلوزي والتي استغرقت شهراً كاملاً . وقد عل (لينان) ^(١) هذه السرعة التي أنجزت بها اللجنة الفرعية مهمتها في البرزخ برغبة (دى لسبس) في الانتهاء من هذه الدراسات قبل بداية العام الجديد والخروج إلى الرأي العام بشيء له أهميته بالنسبة لمشروع القناة وذلك لكي يقضى على التأثير السيء الذي تحدثه الدعايات الإنجليزية ضد المشروع في نهوس الرأي العام الأوروبي عامة والإنجليز خاصة ، وحتى يرى العالم أن ثمة دراسات جدية تجري من أجل تنفيذ المشروع فلا تنطفئ جذوة حماسه واهتمامه « ونتيجة لهذه السرعة كانت دراسة اللجنة في منطقة البرزخ تكاد تكون ارتجالية » ^(٢) .

فكيف إذن استطاعت اللجنة أن تنجز مهمتها وتصل إلى النتائج التي تضمنها التقريران اللذان أصدرتهما ؟

لقد كانت اللجنة الفرعية أثناء رحلتها في البرزخ تستند — في الواقع — إلى معونة شخصية لها قيمتها وأهميتها بالنسبة لمشروع توصيل البحرين ، تلك هي شخصية (لينان دى بلفون) الذي أمضى سنوات طويلة في دراسة البرزخ حتى أصبح يعرفه شبراً شبراً على حد قول (دى لسبس) ، ووضع (لينان) أكثر من مشروع لتوصيل البحرين المتوسط والآخر ، وقد استفادت اللجنة الدولية في عام ١٨٥٥ من (لينان) أثناء رحلتها في البرزخ ، وهو الذي وضع — بالاشتراك مع (موجيل) — المشروع التمهيدى الذى كانت اللجنة تسير على هداية ، كما رافقها ومع خطه وأبحاثه ورسوماته فكان يشرح الأعضاء كل مكان يرتادونه في البرزخ

(١) Linant Memoires Sur le Principaux Tr 245

(٢) وقد لاحظ (لمان) ذلك أثناء مرافقته للجنة في رحلتها عبر برزخ السويس وبعد كراهه عند ما لحق باللجنة في السويس وحدث أن أعضاءها قد عادوا لتوهم من رحلة قاموا بها على إحدى السفن الصغيرة في خليج السويس ، ورأى (لينان) أن هذه الرحلة لا يمكن أن تأتي بفائدة حدث لم تسعروا أكثر من نصف يوم ولم يكن مع أعضاء اللجنة خلالها من يرشدونها ، وبعد كراهه (لينان) أنه تحدث مع أحد أعضاء اللجنة في ذلك فأخبره هذا بأنهم كانوا يسببون فعلاً على غير هدى وأهم لذلك لم يخرجوا من هذه الدراسة بنتيجة لها قيمتها :

Memoires Sur les Principaux, P 242-243

وما كانت اللجنة تستطيع السير دون إرشاده فلم يكن معظم أعضائها يعرفون شيئاً عن المنطقة التي كانوا يدرسونها (١) .

وإلى جانب ذلك فقد ظل (لينان) — بعد رحيل اللجنة الفرعية عن مصر في أوائل ١٨٥٦ — يقوم ببعض الأعمال التكميلية في منطقه البرزخ ، كما قام بوضع خط سبر القناة من بحيرة التمساح إلى البحر المتوسط طبقاً للتعديل الذي أدخلته اللجنة الدولية على المشروع التمهيدى ونقات بمقتضاه منفذ القناة على البحر المتوسط إلى الغرب مما كان عليه في المشروع التمهيدى .

ومع ذلك فإن (لينان) لم ينل ما كان يستحقه من جزاء ، فقد ذكر أن اللجنة الدولية — في الأطلس الذى وصعته لمشروع القناة — أغفلت ذكر اسمه على الخرائط التى وضعها ، بينما كانت خريطة الخليج البياوزى تحمل لاسم واضعها (لاروس) ، ولم يقف الأمر عند هذا الحد ، بل إننا نجد أن (لينان) بعد أن صار بمقتضى المادة الثامنة من الامتياز الاول مستشاراً هندسياً لشركة القناة ، أراد (دى لسبس) إبعاده عن هذا المنصب فقرر أن يكون مقر هذا المستشار في باريس ، واقترح على الوالى أن يتخلى (لينان) عن هذا المنصب بدعوى الاستفادة من إقامته في مصر على أن يعهد إليه بدلا من ذلك بمهمة الإشراف على العمال وإدارة الأعمال التى تأمر بها الشركة فتصبح مهمته مجرد تنفيذ أوامر الشركة ، وقد نصت على ذلك المادة الثانية والعشرون من الامتياز الثانى .

وهكذا نجد (دى لسبس) يحدد فضل (لينان) على مشروع القناة مثلاً جعده من قبل فضل السان سيمولين وجمعية دراسات قناة السويس .

الفصل الثاني عشر الامتياز الثاني

عرض وتعليق لمواد الامتياز الثاني :

على اثر إعلان اللجنة الدولية تقريرها الموجز في ٢ يناير عام ١٨٥٦ وهو التقرير الذي أعلنت فيه أن مشروع توصيل البحرين بقناة مستقيمة مشروع سهل ولا تعترض تنفيذه صعوبات يتعذر التغلب عليها أصدر والى مصر لى (دى ليمبس) الامتياز الثانى فى ٥ يناير ١٨٥٦ . ويتكون هذا الامتياز (١) من ثلاث وعشرين مادة ولذلك فهو أكثر تفصيلا وإيضاحا من الامتياز الأول . وقد أشارت ديباجة هذا الامتياز الثانى إلى الهدف من إصداره ، وقد ثرت أن (دى ليمبس) قد عرض على الوالى أنه ومن أجل إنشاء الشركة المذكورة فى الأوضاع وبالمثل وطلى تتبع عادة فى تكوين مثل هذه الشركات لا بد وأن تعدد مقادير وبصوره أو فى وأكثر تفصيلا الشروط والالتزامات التى ستخضع لها بمدة الشركة . فلاحية . ثم الامتيازات والتسهيلات التى ستمنح لها لتيسر أعمالها من ناحية أخرى .

وتنقسم مواد الامتياز الثانى قسمين : الأول ويتألف من المواد التسع الأولى وقد أوردتها الامتياز تحت عنوان . الإلتزامات ، أى الواجبات التى ألحى على عاتق شركة القناة القيام بها .

أما القسم الثانى فيضم الأربع عشرة مادة الباقية وقد وردت تحت عنوان . الامتيازات ، أى التسهيلات التى منحت للشركة . وتنس المادة الأولى من باب الإلتزامات على أن تتعهد الشركة المنشأة بمقتضى امتياز ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ بأن

(١) الأوربان المركبة ، دوسيه ٣ ١٥ — ١٤

سورة الدان المسمى الرخص بإنشاء خليج السويس الكبير والحدود والماله والى على الواجبات والاهداف التى قد على أن عمل بها فى هذا الشأن (٢٦ . ١٠٠٠) مع تالى ١٢٧٢ هـ (١٨٥٦) .

تقوم - على حسابها وتحت مسؤوليتها - بجميع الأشغال اللازمة لإنشاء :

- ١ — قناة صالحة للملاحة السفن الكبيرة فيما بين السويس والخليج البيلوزى .
- ٢ — ترعة للرى والملاحة النهرية تربط نهر النيل بالقناة البحرية السابقة .
- ٣ — فرعين للرى والتغذية يتفرعان من التربة السابقة ويتجه أحدهما إلى السويس والآخر إلى الفرما .

وفد نصت هذه المادة كذلك على أنه ما لم يقرر عائق لظرف فاهر فإنه يجب الانتهاء فى حلال ست سنوات من هذه الأعمال التى أحازت المادة الثانية للشركة القيام بها بمعرفة أو بواسطة مقاولين ، على أن يكون — فى أى الحالات — أربعة أحماس العمال الذين يقومون بهذا العمل من المصريين .

وفد حددت المواد من ٣ — ٧ مواصفات القناة بين البحرين وترعة الماء العذب واتجاه كل منهما ، هذا إلى جانب تكليف الشركة بإنشاء ميناء على الخليج البيلوزى وتحسين ميناء السويس .

أما المادة الثامنة فقد نصت على أنه يجوز لأصحاب الأراضى المقيمين على ضفاف القنوات والترع التى تنشئها الشركة ويرعون فى رى أراضيهم من مياهها أن يحصلوا على تصريح بذلك من الشركة مقابل دفع رسم يتفق عليه ، وقد نصت المادة السابعة عشرة على أن يكون هذا الرسم متناسبا مع كمية المياه المأخوذة ومساحة الأراضى المروية على أن تحدد الشركة تعريفة لذلك (١) .

أما باب الامتيازات فقد نص أول مواد (وهى المادة ١٠ عموما من مواد الامتياز) فى الفقرة الأولى على أنه من أجل إنشاء القنوات وملحقاتها المشار إليها فى باب الالتزامات تعطى الحكومة المصرية للشركة حق استغلال جميع الأراضى اللازمة لذلك والتى لا تكون مملوكة للأفراد وذلك بدون أن تؤدى الشركة عنها أية ضرائب . كما منحت الشركة بمقتضى الفقرة الثانية من هذه المادة حق استغلال الأراضى غير المنزرعة فى ذلك الوقت والتى لم تكن ملكا للأفراد ، فتقوم الشركة

(١) سبق مناقشة هذه المسألة فى الحديث على الاميار الأول (الفصل الثامن) .

بريها وزراعتها بمعرفةها وعلى نفقتها ، على أن تعفى من الضرائب مدة عشر سنوات ابتداء من تاريخ استغلالها ، وبعد انتهاء هذا الأجل تخضع هذه الأراضي طوال المدة الباقية من فترة الامتياز للالتزامات والضرائب التي تكون خاضعة لها الأراضي المماثلة في المديرية الأخرى في مصر .

ولإذا كانت المادة العاشرة قد منحت الشركة حق الاستيلاء على الأراضي الحكومية فإن المادة الثانية عشرة قد أهدرت حقوق الأفراد أصحاب الأراضي إذ أباحت للشركة الاستيلاء على أراضيهم التي ترى الشركة ضرورتها لتنفيذ الأعمال ، وتركتهم تحت رحمة الشركة في تقدير التعويض لهم حيث نصت هذه المادة على أن يتم — بطريقة ودبة كلما أمكن ذلك — دفع التعويضات عن نزع ملكية هذه الأراضي ، أما إذا نشأ نزاع حول التعويضات فنتولها نفديها هيئة تحكم تتكون من ثلاثة أعضاء أحدهم يمثل الشركة وآخر يمثل أصحاب الأرض وثالثه تعيينه الحكومة المصرية ، وتكون قرارات هيئة التحكيم نافذة في الحال ومرة قابلة للطعن () .

وبما يؤخذ على هذه المادة أنها — علاوة على إهدار حقوق الأفراد — للشركة وحدها أمر تقدير ضرورة نزع ملكية هذه الأراضي .

وقد أعطت الحكومة للشركة بمقتضى المادة الثالثة عشرة الحق — طوال مدة الامتياز — في استخراج المواد اللازمة لها من مناجم الدولة ومخارجها ، وإعفاء ما تستورده الشركة من الخارج من آلات ومواد من جميع الرسوم الجمركية .

أما المادتان الرابعة عشرة والخامسة عشرة من الامتياز الثاني فقد اختصاصا بحرية الملاحة في القناة ، إذ نصت أولاها على أن « القناة البحرية العظيمة من السويس إلى الفرما والموانئ المتصلة بها مفتوحة على الدوام كغيرها من موانئ السفن التجارية التي تعبرها من بحر قزوين وذلك بدون تمييز أو نفوس أو أشخاص أو الجنسيات ، نظير دفع الرسوم ونفقات الأرباح ، ونفقات الشركة العاملة في حيازة الامتياز لاستخدام هذه القناة ومخارجها » .

ونصت المادة الخامسة عشرة على أنه « نتيجة المبدأ المقرر في المادة السابقة لا يحوز الشركة العالمية صاحبة الامتياز أن تمنح لأية سفينة أو شركة أو فرد امتيازات أو تسهيلات لا تمنحها لسائر السفن والشركات والأفراد في الظروف المماثلة » .

وحددت المادة السادسة عشرة أجل الامتياز بتسعة وتسعين عاما تبدأ من افتتاح القناة البحرية الملاحة (١) ، وقد نصت هذه المادة كذلك على أنه عند انتهاء أجل الامتياز تستمرى الحكومة على القناة البحرية وجميع المهمات المخصصة للخدمة البحرية بهذه المنشأة طارء دفع فيمنها بعد تقديرها بالطرق الودية أو التحكيم . وأضافت هذه المادة إلى ذلك أنه « إذا احتفظت الشركة بالامتياز لمدة أخرى متتالية كل منها تسعة وتسعون عاما فإن حصة الحكومة المصرية المنصوص عليها في المادة الثامنة عشرة وقدرها (١٥ ٪) ترتفع إلى ٣٠ ٪ عن المدة الثانية وإلى ٢٥ ٪ عن المدة التي تليها وتظل هذه النسبة ترتفع بمقدار ٥ ٪ عن كل مدة على ألا تتجاوز هذه الحصة ٣٥ ٪ من الأرباح الصافية المشروع . ويلاحظ أن هذه الفقرة الأخيرة وضعت على سبيل الإغراء بتجديد الامتياز مما يدل على أن الشركة كانت تبني النية منذ البداية لكي تظل محتفظة بوضعها قرونا عديدة ، لولا أن مصر قضت على هذه المحاولة ولم تعد القناة إلى مصر في الموعد الذي ينتهي عنده أجل الامتياز فقط بل وقبل هذا الموعد بإثني عشر عاما على اثر قرار تأميم شركة قناة السويس الذي اتخذته الحكومة المصرية في ٢٦ يوليو عام ١٩٥٦ .

وتعرضت المادة السابعة عشرة لمسألة الرسوم على الملاحة في القناة ، فنصت على أنه « من أجل تعويض الشركة عن نفقات الإلشاء والصيانة والإدارة ، سمحنا لها من الآن وطوال مدة الامتياز ، بأن تفرض وتحصل رسوما على الملاحة ونظير إرشاد السفن وسحبها ورسوها أثناء مرورها في القنوات والموانئ المتصلة بها وذلك على أساس تعريفه يكون للشركة حق تعديلها في أى وقت على شرط :
١ — أن تحصل تلك الرسوم من جميع السفن بدون استثناء أو تمييز .

(١) ولما كانت القناة قد افتتحت في ١٧ نوفمبر عام ١٨٦٩ فقد كان من المقرر اسمها أجل الامتياز في ١٦ نوفمبر عام ١٩٦٨ ، لولا أن الحكومة المصرية أصدرت قرارها بتأميم شركة قناة السويس في ٢٦ يوليو ١٩٥٦ .

٢ — أن تعلن هذه التعريفة قبل تطبيقها بثلاثة أشهر في عواصم البلاد التي يهملها الأمر وفي أهم موانئها التجارية .

٣ — ألا يتعدى الرسم الخاص بالملاحة عشرة فرنكات عن كل طن بحري من حمولة السفن وعن كل فرد من الركاب .

ويذهب البعض (١) إلى القول بأنه لما كان فرص الرسوم يعتبر من أعمال السيادة فإن تنازل الدولة عنه للشركة باطل لمخالفته للنظام العام . إلا أنه يلاحظ أن الحكومة المصرية لم تتنازل تماماً عن حقها ولكنها وضعت حداً أقصى لهذه الرسوم وبذلك قيدت حق الشركة في فرص الرسوم ، كما نصت المادة نفسها على وجوب المساواة بين سفن جميع الدول في دفع هذه الرسوم .

ثم تناول الامتياز الثانى مسألة أرباح الشركة ، فنصت المادة الثامنة عشرة على أنه وفي مقابل الأراضى الممنوحة للشركة والامتيازات الأخرى المعطاة لها بموجب المواد السابقة فإننا (الوالى) نحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحصة قدرها (١٥٪) من صافى الأرباح السنوية .

أما المادة التاسعة عشرة فتختص بالأعضاء المؤسسين إذ نصت على أن تحدد بمعرفة الحكومة المصرية قائمة الأعضاء المؤسسين الذين ساهموا بأعمالهم أو دراساتهم أو رؤوس أموالهم في تنفيذ المشروع قبل إنشاء الشركة ، وتخصص حصة قدرها ١٠٪ من صافى أرباح المشروع لهم أو لورثتهم (٢) .

ولم يمكن العثور — ضمن الوثائق المصرية — على قائمة الأعضاء المؤسسين ، ورغم ما أبداه (دى لسبس) من عناية بنشر الوثائق الخاصة بمشروع قناة السويس فإنه لم ينشر قائمة الأعضاء المؤسسين (٣) .

وقد عين (دى لسبس) — بمقتضى المادة العشرين — مديراً لشركة القناة بصفته أول المؤسسين ، وذلك لمدة عشر سنوات من بدء الامتياز .

وفي المادة الحادية والعشرين وعد الوالى شركة القناة بمعونة الحكومة المصرية

(١) دكتور مصطفى الحماوى . صاه السوس ومكلامها المعاصرة ~ ١ ص ٢٠١

Voisin, T. I, P. 64

(٢)

Sammaico : Precis ... T. IV, P 92

(٣)

وموظفيها كما وضع مهندسيه (لبنان) و(موحيل) تحت تصرف الشركة لإدارة ما تأمر به من أعمال ومباشرة الرقابة العليا على العمال وتنفيذ اللوائح الخاصة بسير العمل .

وحاء في حتام الامتياز أنه ، نظراً لأن الامتياز الممنوح للشركة العالمية لقناة السويس البحرية يجب أن يصادف عليه جلالة السلطان ، فإنني أرسل إليكم هذه الصورة الرسمية لكي تباشروا لإنشاء هذه الشركة من الناحية المالية ، أما أعمال الحفر في البرزخ فيمكن للشركة أن تبدأ فيها عندما تصدر موافقة حكومة السلطان (١) .

(١) وفي نفس الوقت الذي أصدر فيه (سعيد) الامتياز الثاني وافق على الأنحة الداخلية (النظام الأساسي) للشركة القناة ، وتشكون من أحد عشر باباً ونصم مائياً وسعين مادة ، اختص الباب الأول بمواده الخمس بدسمة الشركة وأعراسها ومركزها بالاسكندرية وهرها الإداري في باريس وكذلك بمدة امتيازها . واخمس الباب الثاني بمواده الثماني عشرة برأس مال الشركة تحده مائتي مليون فرنك موزعة على أربع مائة ألف سهم قيمة كل منها حسبائه فرنك ، كما حدد طريقه الدفع ، أما الباب الثالث فقد اختصت بمواده الثلاث عشرة بمجالس إدارة الشركة ومن على أن يدير الشركة مجلس مكون من اثنين وثلاثين عضواً يمثلون الدول الرئيسية صاحب المصلحة في المشروع ، وتعين الجمعية العمومية للمساهمين أعضاء مجلس الإدارة لمدة ثماني سنوات وتعملاً لذلك يحدد من الأعضاء سببياً ، كما قرر أن يختار مجلس الإدارة كل سنة رئيساً وثلاثة وكلاء ، وأن يجمع مجلس الإدارة مرة على الأقل كل شهر ويصدر قراراته بأعليه أصوات الحاضرين ، ولذا تعادلت الأصوات كان صوب الرئيس هو المرجح .

واختص الباب الرابع بكون لجنة للإشراف من رئيس مجلس الإدارة وأربعة من الأعضاء وجمعهم مرة كل أسبوع على الأقل . وتناول الباب الخامس تشكيل الجمعية العمومية للمساهمين واجتماعاتها وقراراتها ، واختص البابان السادس والسابع بمسابقات الشركة وأرباح الأسهم ، والباب الثامن ببيان المسائل القضائية والمنازعات وقرر في الباب التاسع أن يندب الحكومة المصرية مندوباً خاصاً لدى مركز الشركة الإداري في باريس بحق له الاطلاع على أعمال الشركة للاطلاع مدى تنفيذ شروط الامتياز . أما الباب العاشر فقد حدد مجلس الإدارة الأول وذلك خلال فترة أعمال الحفر ولمدة السنوات الخمس التالية لافتتاح القناة للملاحة ، وكان هذا المجلس يتكون من (دي لسنس) رئيساً وأحد عشر عضواً آخرين هم ، روسييز ، كوبراد ، ماكلين نجراللي ، رسو ، لبيسو ، روفللا ، بالوكابا ، ريدل ، ليتزه وهارس .

(الأوراق البركة ، ترجمة الأنحة البركية المودعة بالملف ٣ — ١٥ — ٤ في ٢٦ ربيع الآخر ١٢٧٢ هـ — ٥ يناير ١٨٥٦ م) .

وبما يؤخذ على الامتياز الثانى أنه حرم مصر وحكومتها من بعض الحقوق التى تفررت لها فى الامتياز الأول ، فبينما نصت المادة الثانية من الامتياز الأول على حق الحكومة المصرية فى أن تعين دائماً مدر شركة القناة نجد أن الامتياز الثانى ألغى هذا الحق حيث نصت المادة الثالثة من اللائحة الداخلية (النظام الأساسى) للشركة والمرفقة بالامتياز الثانى على أن تعين مدر الشركة من اختصاص مجلس الإدارة . وفضلاً عن ذلك فإنه بينما كانت المادة الرابعة من الامتياز الأول تنص على أنه من حق الحكومة المصرية أن تنشئ على حسابها ما ترى إنشاءه من تحصينات فى منطقة القناة فإما نجد أن الامتياز الثانى قد أغفل مسألة التحصينات إغفالا تاماً ، وليس أدل على فداحة هذا الإغفال وجسامته خطره من أن الجيوش الإنجليزية التى جاءت لاحتلال مصر فى عام ١٨٨٢ عدلت عن غزو البلاد من جهة الإسكندرية وأتت لغزوها من الجهة الشرقية لحاوها من التحصينات (١) .

إلا أنه مهما قيل فى تصوير نقائص الامتياز الثانى وعيوبه فقد كانت المسائل تلمت النظر فى هذا الامتياز خصوصاً مسائل ثلاث :

استخدام العمال المصريين والتنازل عن بعض الأراضى للشركة ثم موضوع الحياض .

العمال المصريون :

حاء الامتياز الأول خلواً من أية إشارة لمسألة استخدام العمال المصريين فى حفر القناة ، ووجدت الحكومة الإنجليزية فى ذلك حجة تستند إليها فى معارضة المشروع ولكى تثير المخاوف فى دوائر الحكومة العثمانية أو ضمت الحكومة الإنجليزية أن استخدام عدد كبير من الأجانب والفرنسيين على وجه الخصوص إلى منطقة القناة لتنفيذ الأعمال التى يتطلبها المشروع يشكل خطراً جسيماً على مستقبل الإمبراطورية العثمانية حيث لا تلبث الحكومة الفرنسية أن تستخدم الجالية الفرنسية فى منطقة البرزخ لتنفيذ خططها القديمة لامتلاك مصر أو على الأقل لفصلها عن بقية الممتلكات العثمانية (٢)

(١) Sabry . L'Empire Égyptien Sous Ismail, P. 263-264.

(٢) Rossignol : Le Canal de Suez, Étude Historique, juridique
et Politique, P. 31

وكانت الحكومة الإنجليزیه تخشى أن تصير الجالية الفرنسية في منطقة القناة خطراً يهدد مواصلات انجلترا مع الهند^(١) .

وفي الواقع لقد كان احتمال استخدام عمال أحانب في أعمال الحفر أمراً على حانب كبير من الالهبة والخطورة بالنسبة لمستقبل البلاد السياسى ، حيث أنه في ذلك الوقت كان الأجانب في مصر يعلتقون في ظل الامتيازات الأجنبية وكان من الممكن لو ازداد عددهم في منطقة برزخ السويس أن تصير هذه المنطقة بمثابة مستعمرة فرنسية داخل الأراضي المصرية مما قد يؤدي إلى أن تصبح في النهاية حكومة داخل الحكومة المصرية^(٢) .

ولذلك ورغبه من (سعيد باشا) و (دى لسبس) في القضاء على حجة انجلترا وهدم إدعائهما في معارضة المشروع على أساس الخوف من استخدام العمال الأجانب ، وللفضاء على ما صار يساور الحكومة العثمانية من محاور بسبب هذه المسألة نص الامتياز الثانى في مادته الثانية على أن يكون أربعة أخماس العمال المستخدمين في تنفيذ المشروع من المصريين .

ولقد كان الهدف من هذا النص سياسياً من ناحية واقتصادياً من ناحية أخرى ، إذ قصد به تخفيف حدة المعارضة الإنجليزیه المشروع وتبديد شكوك الحكومة العثمانية وخاوفها من أهداف فرنسا السياسية ونوايا سعيد الاستقلالية ، ولقد اعترفت جريده (برزخ السويس) التى كانت تصدرها شركة القناة بأن هذه المسألة كان الغرض منها دفع الاتهامات عن سعيد وتعزيز مركزه ، تلك الاتهامات التى كان يروجها البعض بأنه يرمى إلى حركة إستقلالية أو تعريض أملاك الدولة العثمانية للضياع^(٣) . ومن جهة أخرى كان تقرير استخدام العمال المصريين دون الأوروبيين في تنفيذ المشروع يعود بالفائدة على شركة القناة ذاتها ، حيث كان من مصلحة الشركة أن يكون استخدام العمال الأجانب في أضيق نطاق ممكن ومقتصرأ

Hoskins British Trade Routes to India, P 359, Hallberg, (١)

P 166

(٢) دكتور عبد العزيز الساوى : السجرة في حفر مساهم السويس من ٧

L'Isthme de Suez, No. 120. 6e Année, 15 JUIN 1861, (٣)

P. 199

على الأعمال الفنية الدقيقة التي لم يكن المصريين دراية بها ، فقد كان من المعتذر على الشركة استخدام العمال الأوروبيين على نطاق واسع في منطقة المثلث مع حين أن أجورهم مرتفعة تزيد كثيراً عن أجور العمال المصريين ، الشك في بامه عهدها في حاجة إلى توفير والتدبير لا الإسراف والتبذير في النفقات ، هذا إلى جانب فلة إنتاج العمال الأوروبيين بالنسبة للمصريين في مثل هذه الأعمال ختص ، وما وأن الجو في منطقة البرزخ حار ولم يألفه إلا رويون بنينا استأدى عليه المسمرون ، بما أن منطقة البرزخ كانت حالية من وسائل الراحة التي اسنادها الأجانب ، في بلادهم ، ولذلك فإن هذه الصحراء بطروفها القاسية ما كانت لتجذب العمال الأوروبيين ، بل ذلك الوقت (١) . ولذلك فإنه على الرغم من أن المساعدة التي تقدمت على استخدام العمال المصريين وردت في الامتياز الثاني في باب التكاليف الشركة إلا أنها في الواقع كانت إمتيازاً أكثر منها إلتزاماً لأنه بدون النص على استخدام العمال المصريين كان تنفيذ المشروع سيصعب ضرباً من المستحيل لأن العمال المصريين كانوا وسامهم أفدر على تحمل هذا العمل الشاق (٢) .

وقد أراد (دى لسبس) أن يتضمن للشركة الحصول على ما سماه إليه من العمال المصريين فاستطاع أن يقنع الوالي بإصدار وثيقة تتعهد فيها الحكومة المصرية بجمع العمال المصريين اللازمين لأعمال الحفر بعد أن أدخل في روع (سعيد باشا) أن اللجنة الدولية التي عكفت على وضع تقريرها المفصل في أوروبا ، يد أن تعرف بطريقة مؤكدة الوسائل التي سوف تحصل الشركة بواسطتها على العمال والأجور التي سيتناولها هؤلاء العمال من الشركة وتكاليف معيشتهم في البرزخ حتى تستطيع اللجنة الدولية تقدير نفقات تنفيذ المشروع ، تقدير آدقيقاً في تقريرها المفصل . وقد استجاب (سعيد) لرغبة (دى لسبس) فأصدر من الإسكندرية في ٢٠ يناير ، سنة ١٨٥٦ لائحة باسم (لائحة استخدام العمال الوطنيين في أعمال قناة السويس) ، وليس أدل على أن الحجة التي ساقها (دى لسبس) لإقناع (سعيد) بإصدار هذه

(١) دكتور عبد العزيز الشاذلي : ١١٠٠٠٠٠٠٠٠ ١٦

from The Gates of the East, P. 24

(٢)

اللائحة لم تكن سوى حيلة أن تكاليف المشروع في التقرير المفصل للجنة الدوائية لم تتميز عنها في المشروع التمهيدي^(١) ، أو في التقرير الموجز للجنة الدولية ذاتها .

وفي مقدمة هذه اللائحة^(٢) أوضح (سعيد) الأغراض التي يهدف إليها من إصدارها وهي ضمان تنفيذ أعمال قناة السويس ثم ضمان حسن معاملة الشركة للعمال المصريين وأحبراً رعاياه مصالح الزراعة وأصحاب الأراضي . ورغم خلو مواد اللائحة من لفظ السخرة فإن بعض هذه المواد كانت تقيص بمعنى السخرة ، فقد نصت المادة الأولى من مواد اللائحة الإحدى عشرة على أن « تقدم الحكومة المصرية العمال الذين سيعملون في أشغال الشركة بناء على الطلبات التي يتقدم بها مهندس الشركة وطبقاً لاحتياجات العمل » ، وقد كانت هذه المادة بالغة الخطورة يتحلى فيها فداحه العبء الذي ألقى على الشعب المصري ، فقد كانت مادة مرنة لم يحدد فيها عدد العمال ، ولم ينص فيها على حد أقصى لعددهم لا يمكن تجاوزه بل كان تقدم الحكومة للعمال المصريين مرهوناً باحتياجات العمال وتقدير كبير مهندس الشركة ، وكان هذا — ولا شك — يؤثر مصلحة الشركة على مصلحة الشعب المصري .

وعلى الرغم من أن المادة الثالثة من اللائحة قد نصت على مراعاة مواسم الزراعة عند تحديد عدد العمال اللازمين للعمل في أسغال القناة إلا أن (دى لسبس) لم يقيد نفسه بهذه المادة بل تجاهلها وتمسك بالمادة الأولى على حساب مصلحة البلاد^(٣) .

وقد اهتمت المادة الثانية بتحديد أجور العمال ومواعيد سدادها ومسائل طعامهم وتوفير المساء اللازم لشربهم ، ورغم أن هذه المادة حددت الأجور على أساس متوسط

(١) دكتور عبد السلام التناوي ؛ المصدر السابق ص ٣٣ — ٣٥

Voisin Le Canal de Suez, T. I , P 108, Roux, J. Ch. (٢)

L'Isthme et le Canal de Suez, T I , P. 469-471 (Annexe No. 17)

Salny, P 265

(٣)

الأجور التي تدفع في أعمال العبر إلا أن هذا التحديد كان ينطوى على كثير من الظلم نظراً لما كان يحيط بالعمل في منطقة القناة من ظروف قاسية كالسفر الطويل الشاق وظروف البرزخ نفسه . كما أنه على الرغم من أن هذه المادة نصت على دفع أجور العمال نقداً في نهاية كل أسبوع فقد احتفظت الشركة لنفسها بحق احتجاز أجر خمسة عشر يوماً من كل عامل لضمان عدم تخليه عن العمل ، فإذا استمر العامل في عمله حتى النهاية تسلم المبالغ المحجوز ، أما إذا تخلى العامل عن العمل وعهد إلى الهرب فإن هذا المبالغ يصنع عليه ، وقد أرادت الشركة بهذا الإجراء تلافى ما كانت تتوقعه من هروب العمال من ساحات الحفر قبل انتهاء المدة المحددة لهم ، ولهذا السبب أيضاً فرضت المادة الخامسة من مواد اللائحة عقوبات على العمال الذين يحاولون الهرب ويدل هذا كله على وجود عنصر الإكراه في استخدام العمال المصريين في أعمال الحفر في منطقة القناة . فهم لا يستطيعون ترك ساحة العمل خصوصاً وقد فرضت عليهم حراسة شديدة أثناء سفرهم من بلادهم للحيولة دون هربهم في طريقهم إلى منطقة البرزخ ، كما فرضت عليهم رقابة شديدة في منطقة العمل منعاً للهرب أو التراخي في العمل ، وقد استغلت اللائحة النظام القاسي الذي كان سائداً في مصر وعلى أساسه حددت المادة الثالثة مقطورة العامل في أعمال الحفر بما كانت تحدده مصلحة الطرف والكبارى في تنفيذ المشروعات العامة .

وتعرضت المادة الرابعة لمسألة المحافظة على الأمن في منطقة القناة فنصت على أن ضباط الحكومة ورجالها الذين يقومون بأعمال الشرطة في المنطقة إنما يأترون بأوامر كبير مهندسى الشركة ويعملون في حدود تعليماته ، وبذلك صارت السلطات المصرية المحلية في منطقة القناة خاضعة لموظف في شركة القناة (١) .

أما المادة السادسة فقد اهتمت بمساكن العمال ورعايتهم الصحية ، ونصت المادة السابعة على أن تتحمل الشركة مصاريف انتقال العمال من بلادهم إلى ساحات الحفر ، ولم تنص على تحمل الشركة لنفقات عودة العمال إلى قراهم ، ومع ذلك فقد

(١) وقد ظل هذا الوضع قائماً طوال مدة حكم (سميد) وحتى صدر القرار في مارس عام ١٩٦٣ بإنشاء محافظة القناة .

كفت الحكومة المصرية شركة العناية عبء هذه المصروفات وتكفلت الحكومة بنقل العمال على نفقتها في السفن النيلية أو السكك الحديدية (١) .

وهكذا أصبح في إمكان شركة العناية — بفضل هذه اللائحة — الحصول على حشد هائل من العمال يمكن الاعتماد عليه في تنفيذ كافة الأعمال التي يتطلبها المشروع ولذلك كانت هذه اللائحة كسباً كبيراً للشركة حتى لقد استغلها (دى لسبس) أثناء دعايته في انجلترا خلال شهر أبريل عام ١٨٥٧ حيث أوضح أن الشركة لن يعوزها العمال المصريون بل ستحصل عليهم — بكثرة عظيمة وأجر زهيدة (٢) . كما استند إلى اللائحة عند دعوة الجماهير إلى الاكتتاب في أسهم الشركة وعند دعوة الشركات والمعاولين في أوروبا إلى التقدم لتنفيذ المشروع ، فكان يابح بلائحة العمال لاغرائهم على التقدم للاشتراك في تنفيذ المشروع (٣) .

ورغم أن لائحة العمال كانت في كل بنودها في مصلحة شركة القناة فإن الشركة لم تلتزم بما جاء فيها وسلكت في معاملة العمال السبيل الذي تمليه عليها مصالحها دون أى اعتبار آخر ، ومن سوء حظ الفلاحين المصريين أن ظروف (سعيد) في ذلك الوقت جعلته ينساق لأطاع الشركة ويلبي طلباتها ، فقد ساهم بما يقرب من نصف أسهم الشركة وكان يعز عليه — كسأهم كبير — أن يفشل المشروع بسبب نقص الأيدي العاملة ، خصوصاً وأن (دى لسبس) ألقى في روعه أنه إذا فشل المشروع أو تأخر تنفيذه بسبب عدم وفاء (سعيد) بالتزاماته فإن حملة الأسهم سوف يهين المطالبة بتعويضات عما لحق بهم من أضرار ، كما أن الوالى كان راعياً أشد

(١) وحددت المادة الثامنة للصانع القدير كالجارين والحدادين الذين يستخدمهم شركة القناة أحر المثل الذى يماصونه من الحكومة ، كما نصت المادة التاسعة على دفع أحوار ممتازة لرجال الجيش إذا استخدمهم الشركة وهذا من قبل الاعراء . وتعهدت الحكومة المصرية في المادة العاشرة بعدم ما يلزم للشركة من أدوات كالمخاطف والقنوس وغيرها بسعر السكافه وفى المادة الأخيرة عهد (سعيد) للى كل من (لسان) و (موحيل) بالاشراف على العمال وتدليل ما قد يصادف تعيد هذه اللائحه من صعوبات .

De Lesseps Lettres, journal . T. IV, P. 216 (٢)

(٣) دكتور عبد العزيز السامى : السجرة ... ص ٢٢ — ٤٣

الرغبة في خروج المشروع إلى حيز التنفيذ بأى ثم (١) . ولذلك لم يلبث (سعيد) أن وفى بما تعهد به فى المادة الأولى من لائحة العمال ولشيط عديرو الأقاليم فى جمع العمال ، فكان الفلاحون المصريون يجمعون من مختلف القرى ويسافرون إلى ساحات الحفر زمرا ، تنقلهم الحكومة على نفقها إلى منطقة القناة خلافاً لما التزمت به الشركة فى اللائحة . وكان العامل يشتغل فى أعمال الحفر شهراً واحداً ويعود بعده إلى قريته . ورغم ما أعلنه (دى لسيبس) من أنه سوف يستخدم الآلات الميكانيكية فى أعمال الحفر ولن يتجاوز ما يستخدمه من العمال أربعة أو خمسة آلاف حتى لا تضار الزراعة فى مصر (٢) ، فقد بلغ عدد الفلاحين الذين كانوا يتركون أعمالهم الزراعية سنين الفأ كل شهر يكون عشرون ألفاً منهم قائمين بالعمل فعلاً ، ومثلهم فى طريق عودتهم إلى بلادهم ، وعدد مماثل فى طريقهم إلى ساحات الحفر . وبذلك بلغ مجموع الفلاحين الذين تنفذتهم الأرض ٧٢٠ ألفاً كل عام وهو عدد ضخم خصوصاً وأن عدد سكان مصر فى ذلك الوقت لم يتجاوز خمسة ملايين نسمة (٣) .

وقد كان العمال يقاسرون الأمرين خلال الشهر الذى يمضونه فى عمليات الحفر ، فكثيراً ما كان الموت يحصد أعداداً منهم بسبب قلة المياه (٤) ، وقد كانت الشركة مسؤولة عن ذلك لأنها رغبة منها فى تدعيم مركزها لدى الرأى العام الأوروبي أغفلت ماسبق أن تعهدت به بخصوص البدء بحفر ترعة الماء العذب التى كانت ضرورية لإمداد العمال المشتغلين فى حفر القناة البحرية بالماء العذب الصالح للشرب (٥) ، وبدأت بحفر القناة البحرية أولاً مما أدى إلى موت العمال عطشاً

(١) دكتور عبد العزيز السامى : السحره ص ١٢٤ - ١٢٤

(٢) L'Isthme de Suez, 5e Annee, No. 87, Ier, Fev. 1860, P. 46

(٣) Memoire de Nubai a Comte de Morney · Doum · Hist.

du Regne du Kh. Ismail p. 79-80

Hoskins : British Trade Routes to India, p. 365 (٤)

(٥) الوثائق النمساوية - الميكروفلم ، No. 830. de Huber a Buol du Caire,

le 17 Mai, 1855;

Kenney : The Gates of the East, p. 24.

في صحراء البرزخ . كما أنه على الرغم من أن الشركة أنشأت بعض مراکز الإسعاف فإن الأوبئة لم تلبث أن انتشرت بين العمال كالمد والدوسنطاريا والأمراض الصدرية والتيفود والكوليرا فقصت على عدد غير قليل من العمال (١) .

أما فيما يتعلق بالأجور فإن الشركة لم تلتزم بما تعهدت به لأئحة العمال من حيث أجور العمال على أساس أيام العمل التي يشتغلونها بل سارت في تحديد أجر العامل على أساس لإنتاجه (المقطوعية) وحددت لذلك أجوراً منخفضة كانت تتراوح في المتوسط بين خمسين وسبعة وخمسين قرشاً ونصف شهرياً ، ينفق منها على طعامه ولماثفه ويذهب جزء منها إلى جيوب المتعهدين بحيث لا يكاد يتبقى للعامل شيء من أجره عند عودته إلى قريته (٢) . ورغم ضالة هذه الأجور فقد ماطلت الشركة في سدادها حتى تراكم عليها مبلغ أربعة ملايين وخمسمائة ألف فراك (١٧٣٢٥٠ جنيه (٣)) ناهيك عن القسوة الشديدة في معاملة العمال والكرباج الذي كانوا يعماون تحت لذاته .

وقد أصيبت الزراعة في مصر بأضرار بليغة نتيجة استخدام السخرة في حفر قناة السويس باعتراف المسؤولين في الشركة (٤) ، ولقد قدر (نوبار (٥)) خسارة الإنتاج في مصر من جراء استخدام السخرة بمبلغ أربعين مليوناً من الفرنكات ، خصوصاً وأن الحكومة لم تمكن تسكفل بإعادة العمال إلى قراهم إلا إذا كانت على الشبكة الحديدية المتواضعة كما كان العمال يعودون إلى ديارهم منهركي القوى عاجزين عن متابعة عملهم في الزراعة مدة من الزمن . ولم يقف أمر السخرة عند هذا الحد

(١) دكتور الشاوي : السخرة ٢٦٢ — ٢٦٦

(٢) Doun Hist. du Regne du kh Ismail, p. 79-80

(٣) حصم هذا الدن من السويس الذي حكم نابليون الثالث بأن تدفعه الحكومة المصرية لطير العلماء السخرة .

(٤) Ritt Hist. de l'Isthme de Suez, p. 286-287

(٥) Memoire du Nubar au Gouvernement Francaise en Octobre

1864 · Sabry ... p. 274

(٢٢ — قناة السويس)

بل اقتضت شركة القناة في نهاية الامر تعويضاً جسيماً مقابل إلغاء السخرة في عهد إسماعيل (١) .

وكانت السخرة إحدى الأسس التي استندت إليها الحكومة العثمانية في معارضتها لمشروع القناة ، ورغم أنها عبرت في مذكرة بعثت بها إلى وإلى مصر وإلى الحكومتين الإنجليزية والفرنسية في أبريل ١٨٦٣ عن عدم رغبتها في عرقلة تنفيذ المشروع لما له من فوائد عامة فإنها أعلنت أنها لا يمكن أن توافق على المشروع في ظل السخرة (٢) .

كما كانت الحكومة الإنجليزية تعارض - غير مخلصة - نظام السخرة في حفر القناة رغم أنها أثناء تنفيذ مشروع الخط الحديدي كانت تلح على (سعيد) لزيادة عدد عمال السخرة لإتمام الخط في أقصر وقت (٣) .

وما دمننا بصدد الحديث عن العمال وطريقة إستخدامهم ومعاملتهم أثناء عمليات حفر القناة فإنه يحدر بنا أن نبهت موقف السان سيمونيين من هذه المسألة ، فلو قدر لهم القيام بتنفيذ المشروع هل كانوا يلجئون إلى نظام السخرة الفاسى الذى لجأ إليه (دى لسبس) أو أنهم كانوا يستخدمون العمال في أعمال الحفر دون ضغط أو إكراه نظراً لما كان ينادى به السان سيمونيون من مبادئ إنسانية وما عرف عنهم من عطف على شئون العمال ؟

يذهب بعض الكتاب (٤) إلى أن أتباع سان سيمون لو كانوا مسئولين عن تنفيذ المشروع لما جعلوا منه « مسرحاً للكسب الاستعماري واستغلال الإنسان لأخيه الإنسان دون اعتبار لفكرة الإنسانية العالمية التي جاهدوا نحو ربح ورن في سبيل تحقيقها » .

(١) بلغت قيمة الدعوات عن أبطال السخرة ٤٢ مليون فرنك

د. الشاوى : السخرة ص ٢٩٨

(٢) Op. Cit. p. 268, Douin. p. 37-44-45

(٣) د. التناوى . ص ١٩٠ - ١٩١

(٤) دكتور محمد طامت عيسى : اتباع سان سيمون ص ١٩١

إلا أن السان سيمونيين لم يكونوا يكونون هذا الشعور الإنساني لإزاء أهل الشرق ، ومن ثم فالمرجح أنه لو كان السان سيمونيون هم الذين نفذوا مشروع القناة بين البحرين لما كانت معاملتهم للعمال المصريين تفضل كثيراً معاملة شركة القناة وليس أدل على ذلك من أن الأب (انفانتان) أثناء رحلته إلى مصر بين عامي ١٨٣٣ — ١٨٣٦ عبر عن اعتقاده بأن (محمد علي) يستطيع في ظل حكمه الدكتاتوري توجيه مئات الآلاف من العمال الوحشة التي يريدونها ، وأنه بهذه الطريقة تمكن من حفر ترعة المحمودية في أقل من عام ، وكان (انفانتان) يؤمل أن يتم حفر قناة السويس بنفس الطريقة (١) .

ويحفظ لنا التاريخ قصة مؤلمة تروى كيف استغل (محمد علي) المصريين استغلالاً شاعراً في حفر ترعة المحمودية فكان مديرو المديرية يجمعون الرجال قسراً ويربطونهم بطارات بالحبال حتى يبلغ مجموع ما قدمته المديرية من العمال نحو أربع مائة ألفاً يعملون في حفر ترعة المحمودية فعانوا إلى جانب فسوة العمل وشدته فلة الغذاء وعدم وجود الماء العذب وشددة البرد حتى هلك منهم كثيرون فدرهم البعض بنحو اثني عشر ألفاً في عشرة شهور فقط (٢) .

وإذا كان (انفانتان) تبنى أن ينفذ مشروع القناة بالطريقة التي نفذ بها مشروع ترعة المحمودية فللس في وسعنا إذاً أن نتوقع أن يعامل الفلاحون المصريون معاملة أفضل من تلك التي يلقونها على يد (دى لسبس) وشركة القناة .

* * *

مسألة التنازل عن أراضٍ مصرية :

وكانت مسألة التنازل عن أراضٍ مصرية لشركة القناة من العيوب التي شابها الامتياز الثاني إلى جانب مسألة السخرة ، فقد نصت المادة العاشرة من هذا الامتياز على أن تترك الحكومة المصرية للشركة حق استغلال الأراضي الحكومية

(١) Carré Ecrivains et Voyageurs... T. I. p. 261

(٢) دكتور محمد فؤاد شكري : بناء دولة ص ٤٢

اللازمة للقنوات وملاحقاتها دون أداء ضرائب عنها ، وكذلك الأراضي غير المزروعة التي تقوم الشركة بريها وزراعتها ، كما أبحاث المساحة الثانية عشرة للشركة حق الاستيلاء على الأراضي التي يمتلكها الأفراد مع دفع تعويض عنها .

وقد اعتقد البعض (١) أن (دى لسبس) كان يؤمل أن يقيم في منطقة البرزخ إلى جانب الفلاحين والبدو المصريين وبعض الجزائريين ومسيحيي الشام الذين كان ينوي استخدامهم في أعمال الحفر ثم توطينهم في منطقة البرزخ تحت حماية الشركة خصصاً وأن (دى لسبس) كتب في ٢٣ فبراير ١٨٦١ إلى مندوبه في بيروت بأن يراعى - عند إرسال العمال من الشام - عدم وصولهم إلى مصر في أعداد كبيرة وإنما في مجموعات صغيرة لا يتجاوز عدد كل منها خمسين أو سعين شخصاً حتى لا يؤدي هذا العمل إلى إثارة صعوبات سياسية .

وفد كانت مسألة التنازل عن أراض لشركة القناة تثير المخاوف لدى حكومته الباب العالي بشكل جعلها تحجم عن الموافقة على مشروع القناة مع وجود هذا الامتياز للشركة مع امتياز استخدام العمال المصريين (٢) ، حيث كانت الحكومة العثمانية تعتبر أن التنازل عن هذه الأراضي سوف يؤدي إلى أن تصبح المدن القائمة أو التي ستقام في منطقة القناة (كالسويس والتمساح أى الإسماعيلية وبورسعيد) علاوة على كل منطقة الحدود التي تفصل بين مصر وسوريا في أيدي شركة القناة التي تتسكون في معظمها من الأتراك ، وبذلك تتسكون في مواضع مهمة من أراضي الإمبراطورية العثمانية جاليات مستقلة عنها (٣) .

ولم تفلح محاولات (دى موتستيه De Motstier) سفير فرنسا في أستانة في تبديد المخاوف التي تحيط بالتنازل عن أراض مصرية لشركة القناة ، فقد حاول - دون جدوى - أن يفتح الحكومة العثمانية بأن سكان منطقة برزخ السويس سيكون

(١) Saby : L'Empire Egyptien Sous Ismail, p. 262

(٢) Voisin . Le Canal de Sue , T. I. p 204, Douin . Hist. du

Regne du Kh. Ismail, p. 37, 44-45

(٣) من مذكرة حكومته الباب العالي إلى الحكومة المصرية ، و. ميرى تركا في لندن

وبارس (أبريل ١٨٦٣) Saby, p 268-269

أغلبهم من رعايا الدولة العثمانية ، وأنه لا مبرر للخاوف من السلطة التي سوف تمارسها شركة القناة في المنطقة طالما أنها شركة مساهمة ينتمى المساهمون فيها إلى كل الدول الأوروبية دون تمييز لاحداها على الآخرين ، وأنه يحذر بحكومة الباب العالي أن ترحب بمنح شركة القناة هذه الأراضي لأنه سيترتب على ذلك أن تتحول هذه المنطقة الصحراوية - بفضل جهود الشركة - إلى أراض خصبة منتجة تساعد على زيادة ثروة البلاد ، وأن مصر لن تكون أكثر انفصالاً عن بقية أملاك الدولة العشائية إذا ما حلت هذه المنطقة الخصبة المأهولة بالسكان محل ذلك التاحز الرملي المقفر (١) .

ومع ذلك فقد ظلت الحكومة العثمانية متمسكة بموقفها من هذه المسألة خصوصاً وأن تنازل الحكومة المصرية للشركة لم يقتصر على ذلك الشريط من الأرض بعرض كيلو مترين على جانبي القناة وحول موانئها ، بل استولت الشركة كذلك على دومين الوادى وتبلغ مساحته نحو عشرة آلاف هكتار (٢٥ ألف فدان) علاوة على منطقة في دمياط تبلغ مساحتها ٢٥ فداناً وأخرى في بولاق (١٠ آلاف متر مربع) (٢) .

ولقد أضر التنازل عن هذه الأراضي بمصر إضراراً كبيراً فيما بعد حيث ألزمت الحكومة المصرية بأن تدفع لشركة القناة بمقتضى حكم (بابليون التات) مبلغ ثلاثين مليون فرنك مقابل استرداد الأراضي التي اتضع عدم حاجة المشروع إليها ورغم أن الشركة كانت قد حصلت على دومين الوادى بمليونين من الفريكات فقد أعادته إلى الحكومة المصرية مقابل عشرة ملايين فرنك .

* * *

الامتياز الثانى والحياد :

كانت مسألة حياد القناة بين البحرين أبرز حرائب المشروع أهمية ، وقد كانت موضع اهتمام السان سيمونييى أثناء مساعيهم لتنفيذ المشروع خلال رحلتهم

Douin, p. 42-43,

(١)

Sabry, p. 78-89

(٢)

الأولى إلى مصر حيث حاول (فورنل) في أوائل عام ١٨٣٤ لإقناع (محمد على) بمشروع القناة على أساس حيادها ، إلا أن (محمد على) جعل اتفاق الدول الأوروبية على ضمان الحياد شرطاً أساسياً يجب الوصول إليه سلفاً قبل أن يوافق على تنفيذ المشروع .

وفد حاول (دى لسبس) منذ البداية — في مذكرته بتاريخ ١٥ نوفمبر سنة ١٨٥٤ — إقناع (سعيد) بالمشروع على أساس أن القناة ستكون محايدة شأنها في ذلك شأن مضيق البسفور والدردنيل ، ومع ذلك فقد جاء الامتياز الأول خلواً من أية إشارة إلى حياد القناة المزمع إنشاؤها اللهم إلا تسمية شركة القناة باسم الشركة العالمية ، وهذه ليس معناها الحياد وإنما تعنى أن يكون الاكتاب المشروع من جانب الدول جميعاً وبذلك لا تحصل أية دولة منها على نفوذ أكثر من غيرها في شركة القناة (١) .

وكان بسبب خلو امتياز ١٨٥٤ من الإشارة إلى الحياد أن كسب وفتن (بروس) فنصل لإنجلترا في مصر إلى حكومته في ٣ ديسمبر سنة ١٨٥٤ يدعو إلى وجوب الوصول إلى اتفاق بين الدول الأوروبية بخصوص حياد القناة (٢) .

أما الامتياز الثانى فقد رأينا أن مادتيه الرابعة عشرة والخامسة عشرة قد اختصتا بحرية الملاحة في القناة بالنسبة لكل السفن التجارية دون تمييز . ويأخذ البعض (٣) على هاتين المادتين أنه بمقتضاهما أعطيت السفن التجارية التابعة لجميع الأمم حرية المرور بالقناة في جميع الأوقات ، وأن عموم النص يفيد — ولو نظرياً — أن هذا الحق يتمتع به السفن التجارية التابعة للدول التي قد تكون في حالة حرب مع مصر وتركيا ، أى أن حاكم مصر قد تنازل عن بعض حقوقه التي يملكها مع السلطان العثماني بمقتضى حق السيادة فلا يباشر في منطقته القناة الحقوق الحربية

Shukry: Kh. Ismail and Slavery in the Sudan p. 19 (١)

footnotes.

(٢) الأوراق الانجليزية بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة ، F. O. 79-1156 No. 49, from Bruce to Clarendon, 3rd. Dec. 1854.

(٣) دكتور عبد الله رشوان : المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها ص ٦ و ٧ .

المسلم له بها قانوناً في مواجهة السفن التجارية المعادية (١) .

كما اعتبر البعض أن التصريح الصادر من جانب والى مصر بأن القناة تعتبر مراً محايداً لا يثنى حياداً نافذاً لزاماً جميع الدول الأعضاء في المجتمع الدولي ، وأنه لا قيمة له من الناحية الفقهية لأنه يعد تصريحاً من جانب واحد Unilateral وليس معاهدة بين دولتين أو أكثر ، وذلك على أساس أن الحياد الدائم لا يكون نافذاً بمقتضى تصريح من جانب دولة ما على منطقة من أقاليمها وإنما يجب - حتى تنقيد الدول بهذا الحياد - أن تكون قد قبلته وارتبطت به بمقتضى اتفاق يعقد بين أطراف متعددة Multilateral ، وأى دولة لم ترتبط بهذا الاتفاق لا تكون ملزمة باحترام حياد أعلن من جانب واحد (٢) .

ولكن (مُسعيداً) في واقع الأمر لم يكن يهدف إلى تقرير الحياد في الامتياز الثانى وإنما كان هدفه من المادة الرابعة عشرة أن يبين للدول أن الباشوية المصرية ترغب رغبة أكيدة في أن تكون القناة محايدة ، وذلك لطمأنة الدول واستمالتها لتأييد المشروع بإعطاء مثل هذا الضمان بالحياد على اعتبار أنه من المنتظر بعد ذلك أن تحاول الدول تقرير مبدأ الحياد في معاهدة دولية تكون تركيا صاحبة السيادة

(١) وتمسك مصر بهذا الحق المشروع لمراء مرور السفن التجارية الاسرائيلية في قناة السويس بطرا لاستمرار حالة الحرب بين مصر وإسرائيل . إلا انه يلاحظ أن الامتياز الثانى عندما سمح للسفن التجارية المنتمية لجميع الدول بلا استثناء بالمرور في القناة كان يسير على هدى اتفاقية فأئمة فعلا هي اتفاقية لندن (١٣ يوليو ١٨٤١) التي نظمت الملاحة في مصفى البسفور والدردينيل وقصرت بحرم الملاحة في المصائق على السفن الحربية ولم تعرض للمره للسفن التجارية :

Hurewitz Diplomacy in the Near East. T. I., p. 123; De Testa . Recueil des Traites de la porte Ottomane avec les puissances Etrangères, T. III p. 21-22
الدولة العثمانية ومصر تعتبر جزءاً من هذه الدولة .

(٢) دكتور عبد الله رشوان : المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ص ٨ .

Rossignol Le Canal de Suez-Etude Historique politique et Juridique, p. 178, Hallberg 279

محمد عبد الرحمن برج : حياد قناة السويس ص ١٨

الشرعية على مصر ، أو مصر بموافقة تركيا ، طرفاً في هذه المعاهدة الدولية ، ولم تبرم هذه المعاهدة فعلاً إلا في عام ١٨٨٨ . فقد كان (دى لسبس) يعتقد بوجوب عقد اتفاق بين الدول لضمان حياد قناة السويس يماثل اتفاق المضائق ١٨٤١ (١) ، إلا أنه كان من رأى (دى لسبس) ارجاء تقرير حياد القناة بمعاهدة دولية (٢) وذلك بعد أن لمس معارضة انجلترا للمشروع حيث صار يحشى إن هو أتاح الفرصة لتدخل الحكومات الأوروبية لبحث مسألة القناة من الناحية السياسية أن يصبر تنفيذ المشروع رهناً بمشيئة الدول ومنها دول تريد عرفلته فيتعرض المشروع برهته للفشل ، وكان (دى لسبس) يرى أن الاهتمام بمسألة الحياد قبل أى شيء آخر إنما هو غلب للأوضاع أو على حد قوله كوضع المحراث أمام الثيران ، فإن الارتقاء منذ البداية بين أيدي الدبلوماسية الأوروبية معناه افتتاح وكر الزنايب ولا أريد أن أفزع فيه ، وعندما يصبح تنفيذ المشروع حقيقة واقعة ، وعندما تخفق من أفقه كل الصعوبات فإن الصالح العام يستدعى إعلان حياد القناة (٣) .

واستطاع (دى لسبس) أن يفتح (سعيد باشا) بوجهة نظره عندما أدخل في روعه أن المشروع لم يقدر له النفاذ في عهد أبيه (محمد علي) بسبب إصراره على الحصول سلفاً على صمان الدول الأوروبية لحياد القناة ، وأنه يجب بدلا من ذلك الانتهاء من المسائل الفنية الهندسية والنواحي المالية للمشروع حيث كانت انجلترا تستند في معارضتها على عدم إمكان تنفيذه فنياً وتمويله مالياً ، وبعد ذلك يمكن التفرع للناحية السياسية الخاصة بالدخول في مفاوضات بين الدول الأوروبية لتقرير الحياد لعل موقف الحكومة الإنجليزية يكون قد تغير عندئذ (٤) .

Lettre de De Lesseps (١)

a Mr. R. Cobden, le 3 dec. 1854 Isthmus Question p. 27.

Rossignol, p. 177. (٢)

Lettre de De Lesseps a M. le Comte De Lesseps a Paris, (٣)
d'Alexandrie, le 8 Avril 1855.

Lettres, journal T. I., p. 177-178.

Conversation entre M. Chancel et Negrelli en Sept. 1855. (٤)

Ibid, T. I. p. 265.

وهنا يبدو لنا الفرق بين سياسة كل من (محمد علي) وابنه (سعيد) إزاء قناة السويس وحيادها ، ومنشأ هذا الفرق اختلاف الظروف التي كانت سائدة في عهد (محمد علي) عن تلك التي كانت قائمة في عهد (سعيد) . (فمحمد علي) كان يعتقد بضرورة ضمان الحياد سلفاً لأنه كان لا يزال في لصال ضد الدولة العثمانية والدول الأوروبية التي لم يكن يأمن جانبها ويريد تسوية المسألة المصرية على أساس الحكم الوراثي والاستقلال ، لذلك كان يهدف من إقرار حياد القناة أن يستتبعه حياد مصر ذاتها . أما (سعيد) فقد كان يحد في شق القناة وحيادها ضماناً لبقاء الوضع القائم في مصر وتوسيع درجة الاستقلال الداخلي ، وكان يرى أنه إذا شقت القناة اضطرت الدول لتنظيم حيادها وبالتالي فلا ضرورة في نظره للحصول على ضمانات سلفاً كما كان الحال أيام (محمد علي) .

ولذلك فإنه بعد أن صدر التقرير الموجز للجنة الدولية في ٢ يناير ١٨٥٦ وصار من المؤكد — طبقاً لرأى هؤلاء الخبراء الدوليين — أن المشروع يمكن تنفيذه ولا تعترضه عبات يتعذر التغلب عليها ، وبعد أن صدر الامتياز الثاني في ٥ يناير ١٨٥٦ فأرسي قواعد المشروع على أسس محددة واضحة أكثر من الامتياز الأول ، وبعد أن رأى (دى لسبس) أن حرب القرم تقترب من نهايتها وأن مؤتمراً دولياً على وشك الاتعداد وتشترك فيه إنجلترا وفرنسا وروسيا والنمسا وتركيا وسردينيا وبروسيا للتسوية المسائل ووضع شروط الصالح أصبح (دى لسبس) يعتقد بوجود السعى لدى الدول التي ستشارك في مؤتمر الصلح لكي توافق على أن تتضمن معاهدات الصلح المزمع إبرامها بعض البنود الخاصة بحياد قناة السويس ، وكان (دى لسبس) يهدف من وراء ذلك إلى تهدئة مخاوف إنجلترا من المشروع والقضاء على معارضتها له حيث كانت الحكومة الإنجليزية في معارضتها مدفوعة بمخاوفها كذلك من أن يؤدي حفر القناة إلى حصول فرنسا على نفوذ أكثر من أي دولة أخرى في مصر عامة وفي منطقة القناة على وجه الخصوص (١) .

ولما كانت النمسا في مقدمة الدول المناصرة لمشروع القناة وصاحبة المقترحات

المقدمة لمؤتمر الصلح من أجل إقرار السلام في أوروبا فقد فكر (دى لسبس) في أن تقوم النمسا بالدعوة إلى تنفيذ هذه الفكرة ، ولذلك غادر (دى لسبس) مصر في ١٧ فبراير ١٨٥٦ إلى النمسا لكي يعرض على حكومتها المواد التي يقترح إضافتها إلى معاهدة الصلح والخاصة بحياد قناة السويس ، حتى إذا وافقت عليها الحكومة النمساوية عهدت إلى مندوبيها في مؤتمر الصلح بباريس بعرضها على ممثلي بقية الدول في المؤتمر لمناقشتها واتخاذ قرار فيها^(١) . أما البنود التي كان (دى لسبس) يرى أن تتضمنها معاهدة الصلح فتتلخص فيما يلي :

أولاً — تضمن الدول الموقعة على ميثاق الصلح حياد قناة السويس البحرية في كل الأوقات .

ثانياً — لا يجوز مطلقاً القبض على أية سفينة داخل القناة أو على مسافة تقل عن أربعة أميال من مدخلها على البحرين المتوسط والأحمر .

ثالثاً — لا يجوز أن ترابط أية قوة أجنبية على ضفتي القناة إلا بعد تصديق الحكومة المحلية^(٢) . وقد وافقت حكومة النمسا على هذه البنود وأصدرت تعليماتها إلى السكونت (بول Buol) وزير خارجية النمسا ومندوبيها في مؤتمر الصلح بأن يتولى عرضها على المؤتمر ، وأسرع (دى لسبس) إلى باريس في مارس ١٨٥٦ وبذل مساعيه لدى ممثلي الدول الأخرى ليحصل على تأييدهم لفكرته . إلا أن (لورد كلارندون Clarendon) وزير خارجية إنجلترا ومندوبيها في مؤتمر الصلح عارض بشدة مسألة إدراج نصوص حياد قناة السويس ضمن معاهدة الصلح حتى لقد هدد بالاستقالة وإثارة أزمة وزارية^(٣) ، ذلك أن إنجلترا تخشى أنه إذا قررت الدول حياد القناة وضمنتها في معاهدة باريس بناء على المواد التي اقترحتها

Lettre de De Lesseps a Barth. St. Hilaire a Paris de (١)
Trieste, le 28 Fev. 1856 Lettres, journal, T. I. p. 352-3

Ibid, p. 353; Rossignol : Le Canal de Suez ... p. 179. (٢)

Husny : Le Canal de Suez p. 268, (٣)

Hallberg p. 155;

Seifed-Dean : England's Opposition, p 57.

(دى لسبس) فسوف يبدأ على الفور في تنفيذ المشروع وبذلك تضيع على إنجلترا فرصة عريقة لتنفيذ لأن الحكومة الإنجليزية كانت تخشى أن يؤدي حفر القناة — حتى ولو كانت محايدة — إلى أن تصبح دول البحر المتوسط في مركز أفضل من مركز إنجلترا بالنسبة للتجارة الشرقية .

وظلت الحكومة الإنجليزية على موقفها في معارضة مشروع القناة بدعوى أن تنفيذه سوف يزيد من ثروة مصرفينسجع هذا واليها على الاستقلال والانفصال عن الدولة العثمانية ، وذلك وضع لا يمكن أن تقبله الحكومة الإنجليزية بعد التصحيحات التي بذلتها من أجل الإبقاء على كيان الامبراطورية العثمانية . كما ادعت الحكومة الإنجليزية بأن مالية الدولة العثمانية سوف تصاب بخسارة كبرى إذا ما امتنعت مصر — بعد استقلالها — عن دفع الجزية التي كانت تعتبر ضائعا للديون العثمانية (١) .

الفصل الثالث عشر

عواميل نجاح دى لسبس

بعد أن حصل (دى لسبس) فى يناير سنة ١٨٥٦ على الامتياز الثانى من (سعيد باشا) سار قدما فى عمله تنفيد مشروع القناة ، ورغم ما أثير فى وجهه من صعوبات وما وضع فى طريقه من عقبات سواء أكان ذلك من الناحية المالية أم من الناحية السياسية بسبب معارضة انحله للمشروع ، فقد قدر له النجاح فى آخر الأمر وخرج المشروع إلى حيز الوجود . ويدعونا هذا إلى البحث عن الأسباب التى أدت إلى نجاح (دى لسبس) فى تنفيذ المشروع بينما أخفق من سبقوه فى تحقيق هذه الغاية رغم ما بذلوه فى سبيلها من جهود .

يعزو كثير من الكتاب نجاح (دى لسبس) إلى الصداقة الوطيدة التى كانت تربطه بوالى مصر ، ولكن لم تكن تلك الصداقة - فى الواقع - هى السبب الأساسى أو الوحيد لنجاح (دى لسبس) وعلى الرغم من أنه كان للصداقة أثرها فى نجاح (دى لسبس) فى التأثير على والى والحصول منه على امتياز حفر القناة بسهولة ، لكن الصداقة لم تكن كل شئ ، وإنما يرجع نجاح المشروع على يدى (دى لسبس) إلى أسباب أكثر قوة وعمقا ، فى مقدمتها التأييد الكامل الذى لقيه من والى مصر الذى كان يرى فى المشروع وسيلة لتحقيق الأهداف السياسية التى رسمها لنفسه بخصوص تقوية مسند الباشوية فى مصر .

سياسة سعيد :

رأينا (فى الفصل السادس) كيف استطاع (عباس) أن يجتاز أزمة التنظيمات مع الاحتفاظ بالوضع الممتاز الذى كانت تتمتع به مصر بمقتضى تسوية ١٨٤٠/١٨٤١ بفضل استناده إلى تأييد انحله ، إلا أنه لم يكن معنى هذا أن الدولة العثمانية قد تخلت عن سياستها إزاء مصر ، بل استمرت الحكومة العثمانية تتحين الفرص لاستعادة

سلطانها كاملة على الباشوية المصرية وإعادة مصر ولاية عادية لا تمتاز في شيء عن غيرها من ولايات الدولة العثمانية ، ولذلك فإنه بالرغم من مساعدة مصر للدولة العثمانية في حرب القرم فإن حكومة القسطنطينية بعد شهرين فقط من بداية حكم (سعيد) أرسلت (دفتدارا) للاشراف على الأعمال في مصر بعد أن كانت قد انقطعت عن إرسال أمثاله ، وكانت مهمته الحقيقية التمسك على أعمال الوالي ، ولذلك فقد أعرب (سعيد) للقنصل الأمريكي في مصر في ٢٩ نوفمبر عن تفرغه ، وأنه لم يعد يحتفل بالوضع « الرائف » الذي تحتله البلاد ، كما شكك (سعيد) من الطريقة التي تعامل بها بعض الدول الأوروبية حيث تحاول أن تمنحه لإرادة الباب العالي (١) . وهكذا كان الوضع في مصر عند تولي (سعيد) في عام ١٨٥٤ ينسب إليه الوضع عند تولية (عباس) عام ١٨٤٨ ، فكان من الطبيعي أن يسعى (سعيد) ليحفظ نفس الأغراض التي حاول سلفه تحقيقها وهي تفوية مسند الباشوية في مصر من حيث تعديل نظام الوارثه وجعلها صلبة وترسيخ نظام الاستقلال الداخلي لدرجة الانفصال النهائي عن الدولة العثمانية إن أمكن (٢) . ولما كان من المتعذر طبقاً للتسوية ١٨٤٠/١٨٤١ — إجراء أى تعديل في الوضع القائم بدون موافقة الدول فقد صار من الضروري أن يلتزم (سعيد) بمعونة دولة أجنبية متلبها فعل (عباس) ، وكما من الطبيعي أن يتجه (سعيد) إلى فرنسا لأنها هي الدولة التي أيدته ضد (عباس) ، كما كانت فرنسا قد بدأت تسكسب مكانة دولية طيبة في ظل امبراطورية (نابليون الثالث) (٣) .

وإذا كان (عباس) لم يكسب تأييد إنجلترا إلا بعد أن دفع الثمن بموافقة على مشروع الخط الحديدي بين الاسكندرية والقاهرة ، وهو المشروع الذي كانت تؤيده إنجلترا ، فقد كان لا بد وأن يدفع (سعيد) كذلك ثمن الحصول على تأييد فرنسا بالموافقة على مشروع حفر قناة السويس ، ذلك المشروع الذي كانت فرنسا

(١) الأوراق الأثرية — المكرولم . Despatches of U. S. Consuls in Alexandria, No. 18, 30th November 1854

(٢) دكتور محمد وهّاد سكّري : مصر والسودان ص ٤٣ — ٤٤ .

(٣) نفس المصدر السابق ص ٤٥ .

تتوق لتنفيذه منذ مدة طويلة ، وهكذا لم تكن موافقة (سعيد) على مشروع القناة وتكليف (دى لسبس) بتنفيذه إلا مظهرآ من مظاهر رغبة (سعيد) فى إرضاء فرنسا على أمل الإستعانة بها فى خطواته نحو الاستقلال (١) . وقد اعترف بذلك (دى لسبس) نفسه عندما كتب فى ٢٤ ديسمبر ١٨٥٨ إلى (رويسنيرز Ruys) قنصل هولنده العام فى مصر بأن (سعيداً) منح موافقته على المشروع لىكى يكسب صداقة فرنسا وتأييدها فى مسألة كانت بالنسبة له ذات أهمية كبرى وهى مسألة وراثة العرش لابنائهم وأحفاده ويذكر (دى لسبس) فى هذا الصدد أن (سعيداً) صرح ذات مرة بأن « الأسباب التى دفعتنى لتأييد مشروع قناة السويس هى الرغبة فى أن أهيم لولدى وراثة حكم مصر ، وللوصول إلى هذا الغرض كان يلزمنى تأييد الرأى العام الأوروبى وحكومات أوروبا ، وعملية حفر قناة السويس من أجل مشروعات الحضارة التى تسكفل لنا الحصول على تأييد أغلبية الدول الأوروبية (٢) » .

ولقد كان (سعيد) يخشى أن تؤدى حرب القرم إلى إتهيار الإمبراطورية

(١) Beaty : De Lesseps of Suez, p. ٥6,

الناس الأتوى : عصر اسماعيل - ١ ص ١٣ .

ومن المعروف أن سعيداً عين فى مارس ١٨٥٥ أخاه (حلیم) حكاماً على السودان لىكى يقوم — إلى جانب تنفيذ الإصلاحات الجديده فى السودان — باعداد العدة لانتقال (سعيد) إليه إذا ما تأزمت الأمور بينه وبين الباب العالي ، حتى لقد كتب (دى ليون) قنصل أمربكا فى مصر إلى حكومته فى أول مايو ١٨٥٦ بأن الباب العالي يرى أن (سعيداً) مهدف من إرسال البرس (حلیم) إلى السودان إلى الانتقال إلى هذا الإقليم حيث يعلن استقلاله واهضاله نهائياً عن الدولة العثمانية كما لاحظ القنصل الأمريكى كذلك أن (سعيداً) قد زاد من عدد جيشه الأمر الذى أثار قلق الحسكومه العثمانية التى صارت تخشى أن يلبس (سعيد) عندما تمنح له الفرصة نفس الدور الذى لعبه أبوه من قبل :

الأوراق الأمريكية — الميكرو فيلم Despatches From U. S. Consuls in Alexandria :

No. 2I on May 9th. 1855; and on May 1 st. 1857.

دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسيادة على السودان ص ٣٤ .

(٢) دكتور مصطفى الحفاوى : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ص ١٣ .

العثمانية فتعرض مصر تبعاً لذلك للرقوع في قبضة إحدى الدول الأوروبية الطامعة في امتلاكها ، ولذلك فقد صار يرى أن شق قناة السويس واتفاق الدول الأوروبية على ضمان حيادها من شأنه أن يجعل ضمان الحياد ، يمتد إلى مصر ذاتها مما يحفظ له ولذريته عرش البلاد المصرية^(١) .

ولم إلى جانب ذلك فقد كان (سعيد) يرى أن مشروع القناة سوف يزيد من ثروة البلاد وهكذا يؤدي إلى تمكينها من تحقيق أهدافها في الاستقلال ، خصوصاً وأن القناة سوف تفصل مصر عن بقية الأملاك الآسيوية التابعة للدولة العثمانية وتحميها من أى هجوم يأتيها من هذا الجانب .

يضاف إلى ذلك شعور (سعيد) بأن حمر القناة سوف يخلد لاسمه ويضفي على شخصه صفات الحمد والعظمة وتصير له شهرة عالمية كحاكم تقدي يأخذ بأسباب الحضارة وكان هذا الشعور بسبب له سعادة عظيمة ، حتى لقد صرح ذات مره لفنصل انجلترا بأنه كأي شخص له مطمح (وأنا متأكد من أن لاسمى سوف يكتب له الخلود إذا تم المشروع في عهدي وبميراثي)^(٢) .

ولما كان (سعيد) قد استهدف لغضب الحكومة العثمانية بإيعاز من انجلترا التي كانت تعارض المشروع بكل قوة ، فقد أصبح (سعيد)^(٣) مهتداً بالاعزل مثلياً كان (عباس) عندما شرع في تنفيذ الخط الحديدي بدون الحصول على موافقة

(١) الأورال الأمريكية — الميكرو فيلم Despatches from U S. Consuls in Alexandria, No. 21, May 9th. 1855.

دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٤٥ — ٤٦ .

Sabry : L'Empire Egyptien Sous Ismail, p 71.

Husny Le Canal de Suez, p. 295, Sabry p 71. (٢)

(٣) ومما يؤكد ذلك ما ذكره (أحمد عرابي) في مذكراته (كشف السار عن سر الأسرار) من عبارات وردت في خطاب ألغاه (سعيد) في ١٩ نوفمبر ١٨٥٩ من جمع من رجال الحكومة وأعلن فيه بضمه على تحرير البلاد من الأجانب بمره الشعب بحيث يصير صالحاً لخدمه بلاده فيستثنى بذلك عن الأجانب :

مذكرات عرابي (كشف السار عن سر الأسرار في الهسه المصرية المشهورة بالنورة العرابية) طبعة دار الهلال ص ١٦ .

الباب العالى . واذلك زاد اعتماد (سعيد) على فرنسا لتحقيق مشروعاته السياسية مثلها زاد من قبل اعتماد (عباس) على انجلترا ، خصوصاً وأنه فى عام ١٨٥٩ نشبت حرب التحرير الإيطالية التى أثارها السياسى الإيطالى (كافور Cavour) لطرد النمسا من إيطاليا بالاعتماد على فرنسا ، وانتمصرت الجيوش الفرنسية على الجيوش النمساوية فى (ماجنتا Magnetta) ثم فى (سلفرينو Solferino) فى ٤ ، ٢٤ يونيو عام ١٨٥٩ ، فأراد (سعيد) لانتهاز فرصة الاضطراب الدولى الذى نجم عن هذه الحرب لمحاولة الانفصال عن الدولة العثمانية ، وفد أكد ذلك ما كتبه القنصل الإنجليزى (كوهون Colquhoun) إلى حكومته فى ٤ يونيو ١٨٦٠ لاذ تحدث عن مشروعات (سعيد) السياسية وكيف أنه يريد أن يستغل ظروف الاضطراب الذى بسود أوروبا نتيجة قيام حرب فيها لمحاولة الظفر بالاستقلال ، وأنه إذا لم تقم حرب فإن (سعيداً) يعهد آماله على معونة فرنسا له فى تغيير نظام الوراثة يجعلها صليبية وذلك مقابل ما أداه لفرنسا « عن طريق علاقاته مع شركة القناة ، حيث أنه فد وضع بلاده مكبله اليدين والقدمين تحت سيطرة فرنسا » .

وعاد (كرهون) فكتب إلى السير (هنرى بلور Bulwer) السفير الإنجليزى فى الآستانة أن (سعيداً) بمحاولته تنفيذ مشروع قناة السويس يتبين أنه ليس من رعايا السلطان المخلصين بل يؤكد الشكوك التى تحوم حوله بشأن محاولاته الإستقلالية (١) .

ولم يلبث (سعيد) أن سافر إلى أوروبا فى صيف ١٨٦٢ (أبريل - أكتوبر سنة ١٨٦٢) للزهاء والترويج عن النفس ، وزار خلالها باريس ولندن والآستانة ، وتوضح أغراض (سعيد) الحقيقية من هذه الرحلة بما كتبه (كوهون) إلى حكومته من الإسكندرية فى ١٠ مايو ١٨٦٢ لاذ قال « إن الشائعات الكثيرة هنا تعزو الغرض الأساسى من زيارة (سعيد) لأوروبا إلى محاولته إستئالة الدول الأوروبية إلى تأييده بترصية الحكومة العثمانية من أجل تغيير نظام الوراثة وجعل الباشوية المصرية وراثية فى صلبه . . . وفد علمت أن يمثل فرنسا بعث الأمل فى

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى ؛ مصر والسودان ص ٤٧ - ٤٨ .

نفس الباشا لاحتال ترخيص الحكومة الفرنسية بهذا الطلب ، كما أن (سعيد باشا) نفسه ذكر أنه متأكد من الحصول على تأييد الحكومة الفرنسية (١) .

ويبدو أن مساعى (سعيد) في باريس قد أحرزت قدراً من النجاح ، فقد سجل (مارييت بك) عالم الآثار المصرية — وكان ضمن من استتركوا في ترتيب زيارة (سعيد) لباريس — في شيء من التحفظ (لأنه لم يشترك شخصياً في المباحثات التي دارت هناك) ما أحرزه (سعيد) من مباحثاته مع المسؤولين في الحكومة الفرنسية ، فدكر أن مصر تلقت تأييداً جديداً لموقفها من مشروع شق قناة في برزخ السويس ، كما درست في هذه المباحثات القرارات التي سوف يطلب من الباب العالي إصدارها ، وتم الاتفاق (بين والى مصر والحكومة الفرنسية) على المبادئ التي سوف تتضمنها هذه القرارات من حيث توسيع الاستقلال الداخلي لمصر وتعديل نظام الوراثة بالنسبة لوالى مصر تعديلاً جوهرياً يجعلها صليبية ، ولو أن (سعيد باشا) توفي في العام التالي دون أن يحظى ثمرة جهوده الدبلوماسية هذه (٢) .

وقد تمخض هذا التفاهم المصرى — الفرنسى عن موافقة (سعيد) على تجهيز أورطة من الجنود السودانيين وإرسالها للاشتراك في الحرب الدائرة في المكسيك إلى جانب فرنسا فيما بين عامى ١٨٦٣ ، ١٨٦٧ (٣) .

(١) دكتور محمد فؤاد شكرى : مصر والسودان ص ٤٩ .

(٢) Mariette ed. Mariette pacha, Lettres et Souvenirs personnels p. 45.

(٣) كانت فرنسا — على أنام (نابليون الثالث) — تريد إنشاء امبراطورية المكسيك تحت العود الفرنسى على انقراض حكمه المكسيك الوطنية ونصب الفرنسيون الأرشيدوق (فرديناند مكسيمليان) النمساوى امبراطوراً على المكسيك ، ولكنه لم يوافق من الوطنيين الذين كذبوا الفرنسيين حقائق فادحة خصوصاً وأن الظروف المادية لم تكن ملائمة للفرنسيين ، فمكر (نابليون الثالث) في الاستعانة بهرة سودانية يستطيع رحلها بحمل قسوة الملاح في المكسيك فطلب من الحكومة المصرية لمعارنه فرقة لهذه الغاية ، ووافق (سعيد) على ذلك أثناء وجوده بباريس خلال عام ١٨٦٢ Sammarco =

(٢٣ — قناة السويس)

واعتبر القنصل الأمريكى (وليام ثاير William Thayer) - فيما كتبه إلى حكومته في ١٨ يناير ١٨٦٣ (يوم وفاة سعيد) - أن المفاوضات بين والى مصر وإمبراطور فرنسا بخصوص الأورطة السودانية تحمل الإعتراف عملياً باستقلال مصر عن الباب العالى على اعتبار أن (سعيداً) ما كان ليستطيع الاتفاق رأساً مع دولة أجنبية (فرنسا) في مسألة سياسية (التدخل في حرب المكسيك) دون تصريح من الباب العالى أولاً ، ودون الحصول على موافقة الدول المشتركة في تسوية ١٨٤٠/١٨٤١ ثانياً (١) .

ولذلك فإنه على الرغم من غضب الدولة العثمانية بإيعاز من الحكومة الإنجليزية فقد ظل (سعيد) على تمسكه بالمشروع ، ولم يتخل عن ولائه لشركة القناة ، ومع أنه بعث في ٢ يناير ١٨٦١ خطاباً إلى (مختار بك) مندوب والى مصر في القسطنطينية واعترف فيه صراحة بأنه « مضطرب اضطراباً لا مزيد عليه بسبب تطور الموقف في مشكلة القناة » ، وذكر أنه ما كان يعتقد — حين أصدر عقد الإمتياز إلى (دى لسيبس) — أن الموضوع سيصل إلى هذه الدرجة من الخطورة والتعقيد وأنه لو كان يعلم أن الموضوع سيثير كل هذه المشكلات لما أصدر عقد الإمتياز على الإطلاق (٢) ، إلا أنه يبدو أن اضطراب (سعيد) كان مرجعه مرءف الحكومة العثمانية من مشروع القناة بإيعاز من الحكومة الإنجليزية ، أما المشروع في ذاته فقد أثبتت الحوادث أن (سعيداً) ظل على ولائه له وتمسكه به ، بل وكان يتوق إلى إنجازه تحقيقاً للأغراض التي سبق ذكرها ، ولذلك نجده

== T. IV p.28... .. précis... وعادرت الأورط، السودانية وقوامها ٤٥٣ حندياً الاسكندرية على ظهر الغالة الرسمية (لاسين La Seine) فوصلت فيراكروز بالمكسيك في ٢٣ فبراير ١٨٦٣ .

دكتور محمد وهّاد شكرى : مصر والسودان ص ٥٠ .

(١) دكتور محمد وهّاد شكرى : مصر والسودان ص ٥١ .

(٢) الوثائق الركنه : دور رقم ٢٩ صادر عابدين . وثيقة رقم ٦١٦ (٣٦) من الجباب العالي إلى الباب العالي بتاريخ ١٩ جادى آخر ١٢٧٧ هـ (٢ ناسر ١٨٦١) .
دكتور عبد العزيز الشاوى : السخرة في حفر قناة السويس . ص ٧٦ .

يبدل المساعدات (لدى لسبس) للسير في تنفيذ المشروع ، من ذلك أنه عندما أوفدت الشركة لجنة إلى مصر في مارس ١٨٥٩ لبعض الأعمال المتصلة بالمشروع وجدت هذه اللجنة - عندما وصلت إلى دمياط للإشراف على تفريغ شحنة سفينة تحمل مهمات للشركة من فرنسا - أن (سعيدا) قد حشد عشرة آلاف من العمال ، حفروا خلال أيام - وفيل وصول اللجنة إلى دمياط - قناة تخرج من النيل شمال دمياط وتصل إلى بحيرة المنزلة ، وذلك بناء على اقتراح (موجيل) لتيسير وصول ماء الشرب والطعام من دمياط إلى (بور سعيد)^(١)، وقد علقت جريدة الشركة على حفر هذه التربة في مقال جاء فيه : «وهاهي الشركة تظفر بدليل ساطع على رعاية صاحب السمو الوالى المشروع ، فقد أمر سموه بحشد عشرة آلاف عامل شقوا خلال بضعة أيام تربة اتصال تخرج من النيل شمال دمياط وتصل إلى بحيرة المنزلة (٢) » .

وعندما بدأ (دى لسبس) أعمال الحفر في ٢٥ أبريل ١٨٥٩ وجه الصدر الأعظم - بإعلاء من الحكومة الإنجليزية - خطابا إلى (سعيد) يطلب منه إيقاف العمل في القناة ، ورغم أن (سعيدا) أمر (دى لسبس) بوقف العمل في الحال فإن الحكومة المصرية لم تتخذ أية إجراءات للحيلولة دون استمرار العمل سوى سحب العمال المصريين وكان عددهم بسيطاً في ذلك الوقت ، واستمر الأوروبيون في العمل ، وأعلن (سعيد) أنه ليس في نيته إرسال قواته إلى (بور سعيد) خشية اصطدامها بالأوروبيين ، وهكذا ظل (سعيد) مخلصاً للمشروع ، وإن كان في بعض الأوقات مضطراً إلى التظاهر بالوقوف في وجه (دى لسبس) إلا أنه كان يقدم له كل معونة (٣) . وأخذ (سعيد) يتعلل أمام حكومة الباب العالي بما كان يتهده به (دى لسبس) من أن مساهمة الشركة سوف يطالبون الوالى بتعويضات

(١) دكتور عبد العزيز الشناوى : السحرة ... ص ٥٠ - ٥١ .

(٢) L'Isthme de Suez, No. 71, 1er Juin 1859, p. 164, Quatrieme Année.

Hallberg The Suez Canal, p. 164-165.

(٣)

إذا ما أوقفت الحكومة المصرية أعمال الحفر (١) ، وأن فواصل الدول لم يتخذوا أى إجراء لسحب مواطنيهم من منطقة البرزخ ، وأن الحكومة الفرنسية استدعت قنصلها في مصر (ساباتييه) بدعوى عدم اهتمامه بحماية مصالح المساهمين الفرنسيين (٢) ، وهكذا كان (سعيد) يحاول أن يدخل في روع حكومة الباب العالي أن توقف أعمال شركة القناة سوف يؤدي إلى الإصطدام بالدول ، وأنه لذلك لا يريد أن يسبب مضايقات للحكومة السلطان .

من هذا نرى أنه إذا كان (سعيد) قد أبدى أسفه في بعض الأوقات فإنه لم يفف موقفاً حازماً في وجه الأعمال التي تقوم بها الشركة إيماناً منه بفائدة المشروع ورغبة في إنجازه ، وليس أدل على ذلك من أن (سعيداً) زار بنفسه في ديسمبر ١٨٦١ المنطقة التي تجرى فيها الشركة أعمالها وأمر بزيادة عدد العمال إلى عشرين ألفاً ونفذ أمره على الفور وأصبحت أعمال الحفر تجرى في وضوح النهار تحت إشراف مندوبي الحكومة المصرية حتى لقد أخذت الشركة تنشر في أنحاء أوروبا مطبوعات نشر فيها تفاصيل خطوات العمل الذي يجري في منطقة البرزخ (٣) .

٤ ٥ ٦

تأييد فرنسا للمشروع :

ولم إلى جانب سياسة (سعيد) كان تأييد فرنسا للمشروع من عوامل نجاحه على مدى (دى لسيبس) ويرجع تأييد فرنسا للمشروع إلى ذلك المركز الذي تحتله على البحر المتوسط الأمر الذي جعلها تبتدى - منذ فرون - اهتماماً خاصاً بالطريق التجاري عبر مصر أكثر من أى دولة أخرى في أوروبا لصالح شاطئها الجنوبي المطل على البحر المتوسط ومينائها الكبير مرسيليا ، ويجزها عن منافسة إنجلترا في طرفي الرأس . إلا أن الحكومة الفرنسية - كما رأينا فيما سبق - لم تكن تترتاح

Doutin : Hist. du Regne du Kh. Ismail, p. 24.

(١)

Hallberg p 170.

(٢)

Op. Cit. p. 25.

(٣)

اللسان سيمونيين وإنما كانت تعتبرهم خطراً عليها بسبب مبادئهم السياسية والاجتماعية ، ولذلك فإنها لم تشأ أن تمد لهم يد العون في مساعيهم التي بذلوها لتنفيذ مشروع توصيل البحرين المتوسط والاحمر . أما (دى لسبس) فقد كان يمت بصلة القرابة إلى (أوجيني دى منتيجو) وظلت صلاته بها قائمة حتى بعد أن صارت إمبراطورة لفرنسا في عام ١٨٥٣ ، واستمرت هذه الصلات حتى أنه عندما اضطرت الأحوال السياسية في فرنسا الإمبراطورة إلى مغادرة البلاد بعد أشهر قليلة من افتتاح قناة السويس لم تجد الإمبراطورة من هو أشد إخلاصاً من (فرديناند دى لسبس) لكي يصحبها في طريقها إلى خارج البلاد (١) .

وهذا كانت الإمبراطورة (أوجيني) خير معين (لى لسبس) في كفاحه من أجل المشروع ، إذ كان (دى لسبس) يوفن أن مشروع القناة فوق طاقته إذا لم يعتمد على معونة شخصيات لها تأثير عظيم في المحيط الدولي (٢) .

كما عاد (دى لسبس) إلى تجديد صلاته بموظفي وزارة الخارجية الفرنسية ، وكان يشعر بالسعادة لتجدد هذه الصلات في الوقت المناسب ، واعتبر أن تجددها يبشر بنجاح مشروعه (٣) . وإلى جانب ذلك فقد كان (تيودور دى لسبس) شقيق (فرديناند) يشغل منصب مدير الإدارة التجارية بوزاره الخارجية الفرنسية . واستطاع (دى لسبس) أن يحصل على تأييد رجال الحكومة الفرنسية ومعونتهم ، وقد تجلّى ذلك في عدة مناسبات ، فقد وصل إلى القاهرة في السابع والعشرين من نوفمبر ١٨٥٤ (ساباتييه) فنصل فرنسا فاجتمع به (دى لسبس) وقص عليه ماجرى بينه وبين والي بالخصوص مشروع القناة ، واغتنب الفئصل الفرنسي وهو يرى مشروع القناة يتحقق فقد كانت حكومته تتوق لتنفيذه ، وفي اليوم نفسه زار

Berteaut . F. de Lesseps, P. 137-138.

(١)

Lettre de De Lesseps a M Hippolyte Lafosse a Paris le (٢)

22 Mars 1855 . Souvenirs ... T. II. p 171-172.

Lettre a M. S. W. Ruyssemaers, a Alexandrie, de paris, (٣)

le 14 Juin 1855, Souvenirs II 226-227.

De Lesseps : Lettres, journal ... T. I. p. 47.

(٤)

(دى لسبس) ومعه (ساباتيه) الوالى فى القلعة ، وهنا القنصل الفرنسى (سعيدا) على قراره بتنفيذ المشروع وأعلن له أن أوامر حكومته وتعليماتها تدعوه إلى تأييد ذلك المشروع ، وقد ردد القنصل فى حديثه مع (سعيد) العبارات التى من شأنها « تأييده وشد أزره فى الخطوة التى اتخذها (١) » .

ولم تلبث الحكومة الفرنسية أن أنعمت على (سعيد) بوسام (حوقة الشرف) واعتبر (سعيد) أن هذا الانعام إنما هو تأييد معنوى لمشروعاته التقدمية (٢) ، ومنها طبعاً — بل وفى مقدمتها — مشروع القناة ، إذ لم يكن قد مضى على تولي (سعيد) حكم البلاد سوى أشهر قلائل ولم يكن قد قام بعد بمشروعات إصلاحية من هذا القبيل .

وإلى جانب ذلك فقد وجد (دى لسبس) فى شخص وزير الخارجية الفرنسية الحديد (والوسكى Walweski) نصيراً قوياً للمشروع ، وكان (والوسكى) — وهو ما يزال سفيراً فى لندن — قد بعث برسالة إلى (دى لسبس) وعده فيها ببذل كل ما يستطيع من عون لمشروع القناة (٣) .

كما رأينا (الفصل التاسع) (بندقى) سفير فرنسا فى الآستانة يؤيد بطريق غير رسمى الجهود التى كان يبذلها (دى لسبس) هناك من أجل الحصول على موافقة الحكومة العثمانية على امتياز حفر القناة ، وطفى (بندقى) يلوح لحكومة الباب العالى بغضب الامبراطور (نابليون الثالث) إذا ما اتخذت هذه الحكومة موقفاً معارضاً لمشروع القناة .

وفى ١٣ يونيو ١٨٥٥ استقبل الامبراطور (ثوفنيل Thouvenel) السفير الفرنسى الجديد فى الآستانة وزوده بتعليمات معادها ابلاغ السلطان وحكومته برغبة الامبراطور فى أن ترسل توا إلى والى مصر الموافقة على مشروع القناة ،

(١) Ibid, p. 48 (a Mme Delamalle le 28 Nov 1854

(٢) A Mme Delamalle, le 17 Dec. 1854 Souvenirs II, 75

(٣) Lettre a M. Le Comte Theodore De Lesseps a paris, d'Alexandrie, le 19 Mai 1855: Souvenirs II 218.

كما طلب من سفيره التعبير عن عدم رضا الامبراطور إذا ما تأثر السلطان بجهود (لورد ستراتفورد) لعرقلة المشروع واهتم بها (١).

ولم تكن رحلة (دى لسبس) إلى إنجلترا في يونيو عام ١٨٥٥ إلا بناء على نصيحة الامبراطور (نابليون الثالث) وقد أمضى (دى لسبس) مساء ١٤ يونيو سنة ١٨٥٥ في قصر (التويلري) وتداول مع الامبراطور والامبراطورة في موضوع سفره إلى لندن وزواده بتوجيهاتهما (٢). وبعد وصول (دى لسبس) إلى لندن أسرع في ٤ يوليو ١٨٥٥ فكتب إلى الإمبراطور يبلغه بالخطوات التي اتخذها في إنجلترا وكيف أن المسئولين في وزارة الخارجية الإنجليزية أبلغوه بأن معارضة إنجلترة المشروع لبست تحدياً لحكومة الامبراطور وإنما هي ترجع إلى أسباب قوية وجيبة (٣). كما بعث (دى لسبس) في ١٧ أغسطس ١٨٥٥ بمذكرة إلى الامبراطورة يحيطها علماً بالمساعي والجهود التي بذلها في إنجلترا من أجل القضاء على المعارضة الإنجليزية للمشروع، ويطلب من الامبراطورة إبلاغ الامبراطور بذلك كما التمس منها انتهاز فرصة زيارة ملكة إنجلترا لفرنسا حتى تعبر (الامبراطورة) (لورد كلارندون) وزير الخارجية الإنجليزية عن اهتمامها بنجاح المشروع واعتبر (دى لسبس) أن هذه الخطوة من جانب الامبراطورة سرف تشد من أزره في مباحثاته في إنجلترا (٤).

وبعد أن أصدرت اللجنة الدولية تقريرها الموجز (٥) بعث (دى لسبس) في ٢٩ مارس ١٨٥٦ بمذكرة إلى الامبراطور يرجوه فيها أن يبذل تأييده الرسمي للمشروع حتى يمكن الحصول على تصديق الحكومة العثمانية على الامتياز والتغلب

(١) Lettre a M. Ruysseaeis a Alex. de Paris le 14 Juin 1855

Souvenirs T. II, p. 226.

Ibid

(٢)

A. S. M. L'Empereur, a Paris de Londres le 4

(٣)

Juillet 1855 Souvenirs II 263

A. S. M. L'Imperatrice a Paris, le 17 Aout 1855 Souvenirs, (٤)

II, p. 274-275

(٥) انظر من ٣٠٩-٣١٠.

على مساعى السهر الإنجليزى لدى تركيا (١) .

ويتجلى تأييد الحكومة الفرنسية (لدى لسبس) عندما طلب (سعيد) سنة ١٨٥٩ من قناصل الدول وقف الأعمال التى تجرى فى البرزخ وأن يعمل كل منهم على ترحيل رعايا دولته ، وكان (ساباتيه) قنصل فرنسا فى مقدمة الموافقين على هذا الاجراء وطلب من وكيله فى دمياط أن يأمر الفرنسيين الموجودين فى البرزخ بالرحيل فوراً وكان (دى لسبس) فى ذلك الوقت فى فرنسا فلما بلغه النبأ سعى لمقابلة الامبراطور فى ٢٣ أكتوبر ١٨٥٩ حيث حطى بعطف الامبراطور وتأيبده لمشروعه فكان أن سحبت الحكومة الفرنسية قنصلها فى مصر ونقلته إلى وظيفة أخرى (٢) .

ولسنا ننكر أنه إلى جانب الأثر الذى كان لسياسة (سعيد) وتأيبد الحكومة الفرنسية كان لعامل الصداقة أثره الكبير كذلك فى نجاح (دى لسبس) فإن صداقته الوطيدة بوالى مصر جعلته يحصل على امتيازات سخية وتسهيلات عظيمة كمساهمة مصر فى شراء الآسهم التى لم يستطع (دى لسبس) تصريفها ، وحفر ترعة الماء العذب التى كان مفروضاً أن تقوم الشركة بحفرها ، وحشد العمال المصريين لانتجاز أعمال الحفر ، وعدم اتخاذ أى إجراء حازم أو الاستجابة بطريقة فعالة لرغبة الحكومة العثمانية لوقف الأعمال فى منطقة البرزخ ، تلك التسهيلات التى لولاها لأحقق (دى لسبس) فى مشروع قناة السويس مثلاً أخفق بعد ذلك فى مسألة بناما ، ومثلاً أحقق من قبله السان سيمونيون .

إلا أن الصداقة لم تكن كل شيء — كما رأينا — وإنما تبدو أهميتها فى أن المشرف على تنفيذ المشروع (دى لسبس) صار موضع ثقة والى مصر وأن هذا الأخير يستطيع أن يطمئن إليه وهو يمنحه هذه التسهيلات .

ولقد اهتم (دى لسبس) بإبراز عنصر الصداقة التى تربطه (بسعيد)

(١) Note pour L'Empereur a Paris, le 29 Mars 1856-Souvenirs

II, p. 401-402.

Husny , Le Canal de Suez p. 289

(٢)

دكتور مصطفى الحفاوى : قناة السويس ومسئولياتها المعاصرة ج ١ ص ٢٣٥ — ٢٣٨ .

واعتبر أن لها المقام الأول في حصوله على الامتياز حتى لقد جاء في الامتياز الأول
أد (سعيداً) منحه هذا الامتياز ، لصديقه الحميم (فردينان دى لسبس) ،
والراجح أن غرض (دى لسبس) من ذلك كان رغبته في أن يدخل في روع
الرأى العام أن نجاح المشروع مرتبط بشخصه وأنه إنما حصل على الامتياز
بفضل الصلات التي كانت تربطه بوالى مصر فحسب (١) . ولقد كان (دى لسبس)
— كما رأينا في الفصل السابع — يبيت النية للإشفاق عن جمعية دراسات
فناة السويس ، ولما كان يخشى أن تكسب جمعية الدراسات إلى جانبها تأييد الرأى
العام في نزاعها معه فقد أراد (دى لسبس) أن يسود الاعتقاد بأن نجاح المشروع
مرتبط ببقائه في يديه لاستناده إلى صداقة (دى لسبس) نفسه بوالى مصر .

ملحق رقم ١

قائمة بـمعاوني (انفانتان) في أثناء رحلته إلى مصر (١٨٣٣ - ١٨٣٦) (١).

الاسم	المؤهل	المصير الذي آل إليه في نوفمبر ١٨٤٦
أوار	ضابط مدفعية	توفي في منطقة القناطر
لامبير	مهندس مناجم	ناظر مدرسة الهندسة ببولا
برونو	ضابط أركان حرب	ناظر مدرسه المدفعية بطره
فورنل	مهندس مناجم	كبير مهندسي المناجم في الجزائر
براكس	ضابط بحري	يعمل بالبحرية المدنية بالجزائر
تورييه	ضابط مدفعية	مهندس بالسلك الحديدية في بوردو
ديشاروم	مهندس طرق وكبارى	موظف بفرنسا
دروو	مهندس	موظف بفرنسا
(كان هؤلاء من درسوا في مدرسة الهندسة العليا)		
لينان	ضابط بحري	كبير مهندسي الطرق والكبارى في مصر
لوفيفر	جيولوجي	توفي في سنار
جوندرية	كيميائي	توفي بالطاعون في الاسكندرية
جافاري	كيميائي	عاد إلى فرنسا وتوفي بباريس عام ١٨٥٠
إيفون	رياضي	عاد إلى فرنسا ويعمل برصد باريس
لامى	مهندس معماري	مات بالطاعون وهو يشرف على إقامة مزرعة شبرا
ماسيرو	رسام	مدرس الرسم بمدرسة الخيالة بالحيزة
دمولار	حداد	مات بالطاعون في منطقة القناطر
الكسندر ميكانيكي		مات بالطاعون في منطقة القناطر
أشار	مصور نقاش	عاد إلى فرنسا
روجيه	موسيقى	التحق بالكنيسة الامبراطورية في روسيا
دافيد	مؤلف موسيقى	في ألمانيا يقوم بالدعاية لمصر
أوليفيه	زراعي	مات في مزرعة بالقرب من الاسكندرية

(١) أورد (انفانتان) هذه القائمة من خطابه في ٢٧ نوفمبر ١٨٤٦ في جميعه دراسات

مات بالطاعون بعد أن قام بعمل تمثال نصفي لمحمد على	الريك	مقال
مات بالطاعون أثناء إنشاء 'المزرعة النموجية بشبرا	بسكودي دومبالزراعي	
.. . . .	بيتيه زراعي	
أول من مات بالطاعون في القاهرة	فورساد طبيب	
عاد إلى فرنسا	لاشين طبيب	
عاد إلى فرنسا	جالا طبيب	
.. . . .	ريجو طبيب	
.. . . .	شازيان طبيب	
ناظر مدرسة الطب في مصر	بيرون طبيب	
.. . . .	كونيا طبيب	
مات بالطاعون في القاهرة	ديلو طبيب	
عاد إلى فرنسا	سانتور طبيب ييطري	
.. . . .	بارو من الأدباء	
.. . . .	أوربان من الأدباء	
.. . . .	دوجويه من الأدباء	
عاد إلى فرنسا	جرانال من الأدباء	
.. . . .	كولان من الأدباء	
.. . . .	نويل من الأدباء	
.. . . .	ماسول من الأدباء	
مات بالطاعون في القاهرة	مارشال من الأدباء	
عاد إلى فرنسا	جانان من الأدباء	
قنصل فرنسا في آسيا الصغرى	كومب رحلة	
عاد إلى فرنسا	تامينيه رحلة	
.. . . .	هولشتين من التجار	
مات في رحلة إلى سنار	ربول من التجار	
.. . . .	توشيه من التجار	

ملحق رقم ٢

تقرير جمعية لبيزج إلى (مترنيج)

في ٢٥ أبريل ١٨٤٥

نخامة الدوق . . .

لقد كانت مسألة حفر قناة السويس في برزخ السويس — وهي مسألة بالغة الأهمية — موضع بحوث متعددة ، ولكنها لم تصل إلى نتيجة حاسمة ، ونظراً لأنه تربطنا بالشرق علاقات كثيرة فقد دعانا هذا — نحن الموفعون ومعنا بعض أصدقائنا في الخارج إلى وضع هذه المسألة موضع البحث الجدى بدراسة النقاط الآتية على وجه الخصوص :

(أ) ما الأثر الذى سوف يحدثه شق قناة السويس على التجارة الأوروبية .
(ب) هل من الممكن حفر قناة تصلح لممر السفن من جميع الأحجام دون حاجة إلى تفريغ البضائع وإعادة شحنها ؟

(ج) أى رموس الأموال يمكن استخدامها في المشروع ؟

(د) متى تحين الفرصة للبده في هذا المشروع العظيم ؟

إن إعادة ربط أوروبا وآسيا عن طريق السويس ليس إلا إعادة التجارة إلى الطريق الذى كانت تسلكه قبل أن ينتزعها منه الكشف الذى قام به (فاسكو داجاما) ومن ثم فإن متاجر الشرق والصين سوف تتدفق على موانئ الإديرياتيك والبحر المتوسط إلى القارة كلها ، وسوف تشجع مصانعنا عن جلب المواد الخام من الشرق عن طريق إنجلترا ، وسوف تنهض الملاحة الألمانية ، كما ستصبح المصانع الألمانية أقرب من المصانع الإنجليزية إلى أسواق الهند الشرقية والصين وذلك بعد ما كانت المصانع الألمانية ترسل منتجاتها إلى هذه الأسواق عن طريق إنجلترا مما جعل المنافسة مع المصانع الإنجليزية تكاد تكون مستحيلة .

وعلى الرغم من أن إنجلترا سوف تحصل على فوائد عديدة إلا أنه لن يغيب عن نظر الإنجليز البعيد أن القارة الأوروبية سوف تحصل على مزايا أكثر . ولذلك فإن هذا المشروع لن يكون موضع ترحيب في إنجلترا .

أما فرنسا ففيها كثيرون يؤيدون المشروع ، إلا أن بعض ذوى رأى من الفرنسيين يعتقدون أن ترحيب فرنسا بالمشروع سوف يثير عاصفة من المعارضة سواء في لندن أم في القاهرة وذلك بسبب فتوحات فرنسا في إفريقيا . وبذلك يصبح من المحتمل أن يكون تأييد فرنسا للمشروع سبباً في عرقلة تنفيذه بدلاً من أن يفيد ، إذ سرف يسرب الشك إلى قلب الباشا عندما يرى المصالح الإنجليزية والفرنسية تسعى لمد جودورها في أرض بلاده حيث أن ذلك سوف يسبب له متاعب جمّة . ولكن الأمر يختلف تماماً إذا طهر المشروع بمظهره التجارى فحسب . هذا إن يكون إلا إذا قامت شركة من أصحاب رؤوس الأموال من الألمان لتنفيذ المشروع على أن تستعن بأموال فرنسية وإنجليزية ، وفي هذه الحالة تتاح للدويلات الألمانية فرصة المطالبة بحماية المشروع لحماية مصالح رعاياها وتطالب الدول الكبرى الأخرى بالانضمام إليها لهذا الغرض . وهذه الطريقة وحدها يمكن خروج مشروع القناة إلى حين التنفيذ وننتقل للقناة — بصفتها مشروعاً يخضع للتجارية العالمية ومن أجل رفاهية الدول الأوروبية جميعاً دون امتياز لآية واحدة منها .

وسرف تلقى رغبات أصحاب رؤوس الأموال من الألمان الاهتمام في مصر طالما أنه من المعروف أن الأطماع التي تسيطر الدول الأوروبية ليست موحدة لدى الدويلات الألمانية ، كما أن الباشا يعتقد أن التفاهم مع الدويلات الألمانية سوف يؤدي إلى تقوية مركزه أمام جيرانه الذين يتهددونه في الشرق والغرب .

إن إنشاء شركة في أوروبا الوسطى لحفر قناة السويس بشروط معينة ليس بالأمر البعيد المنال ، فإذا حظى هذا المشروع بموافقة سموكم فإن الموقعين على هذا ومعهم شركائهم في الخارج سوف يشرفون بتقديم عرض أوفى للمشروع .

إمضاءات : ألبرت دوهور

جوستاف هاركون

لويس سييلور

ليبرسخ في ٢٥ أبريل سنة ١٨٤٥

(١) الوثائق النمساوية (الميكرو فيلم) : تقرير جمعية ليبزج الألمانية المؤرخ في ٢٥ أبريل سنة ١٨٤٥ والمرفوع إلى البرنس مترنيخ .

(٢) الآراء التي وردت في هذا التقرير عبرت عنها الجمعية بعد أن أوفدت مندوبا عنها إلى مصر التقى به محمد علي في القيوم في ٣٠ يناير ١٨٤٥ وتباحث معه بخصوص مشروع القناة وعبر محمد علي للمندوب الجمعية عن مخاوفه من أن يؤدي حفر القناة إلى احتلال مصر .

(٣) استرشد السان سيمونيون برأي جمعية ليبزج وطالبوا بالألا تتصدى فرنسا وحدها لتنفيذ المشروع حتى لا تثير الشكوك حول أطامها الاستعمارية فضموا إلى جمعية دراسات قناة السويس أعضاء من دول أخرى كالنمسا وانجلترا إلى جانب الأعضاء الفرنسيين .

(٤) انضم المهندس الألماني (ألبرت دوفور فيرونس) عضو جمعية ليبزج وأحد الموقعين على هذا التقرير إلى جمعية دراسات قناة السويس عند تكوينها .

ملحق رقم ٣

خطاب

من الألب أنفانتان إلى المهندس النمساوى نيجريلى

في ٢٣ أغسطس ١٨٤٨

جمعية دراسات قناة السويس

٢٤ شارع لافكتوار

باريس في ٢٣ أغسطس ١٨٤٨

زميلي العزيز :

مضى شهران على صديقنا (تالابو) وهو ملازم الفراش ، ولولا هذا الحادث
لحضر إلى باريس لأعماله المتصلة بسكة حديد مرسيليا وليتفق معي على الخطط
الجديدة بشأن السويس ، وآمل أن يتحسن في أوائل سبتمبر ، وقد أرسلت إليه
نسخة من خطابك المؤرخ في ١٥ أغسطس ، وأنا انظر دائماً نظرة اغتباط إلى
موافقتك التامة على الطريقة التي تربط بها - أنت وأنا - مسألة السويس بالحالة العامة
في أوروبا .

وآن دعني أحدثك عن كل مامر بخاطري منذ مدة بخصوص هذا الموضوع
وخصوصاً منذ أجبرتني برحيلك إلى ميلان .

لأنه لمن المستحيل ألا تكون الأحداث الجسام التي هزت أوروبا وغيرت
أحوالها تغييراً عميقاً سبباً في تعديل الطريقة التي ارتأيناها وأنشأنا على أساسها
مشروعنا الخاص بالسويس ، ذلك المشروع الذي يحمل طابع دول ثلاث لوجود
ثلاث مجموعات ، ومع ذلك فإن المشروع يبدو كمشروع خاص يتفقد تحقيقاً
لمصالح خاصة ، إنه فكرة نظرية وليس عملاً سياسياً . ولعلك تذكر أنني - منذ
البداية - كنت أخشى أن أفهم السياسة في موضوعنا اعتقاداً مني بأن الوقت لم
يجن بعد ، وأن تدخل السياسة من دولة أو أخرى قد يتسبب في فشل مشروعنا
واليوم أصبحت أعتقد غير ذلك ، فإنه في الوقت الذي تتفق فيه فرنسا وإنجلترا

ملحق

تنظيم مجلس إدارة الشر

ألمانيا

رؤساء

صاحب السمو الإمبراطورى الأرشيدوق

مكسميليان وينوب عنه :

سعادة مسيو دى بروك وزير المالية .

وسعادة شيفالييه دى توجنبرج

وزير التجارة .

مجلس

وزير هولنده فى فيينا

قنصل الأراضى المنخفضة العام فى مصر

مدير اللويد فى تريست

مسيو دوفور فيروس من ليبزج

رئيس المؤسسة الصناعية بفينا

رئيس الغرفة التجارية فى البندقية

رئيس الغرفة التجارية فى هامبورج

رئيس الغرفة التجارية فى برلين

رئيس الغرفة التجارية فى أمستردام

.. .. .

... .. .

.. .. .

١٢ عضواً

فرنسا

أحد أمراء الأسرة المالكة

وينوب عنه :

الكونت دى مورنى رئيس الجمعية

التشريعية .

إثنان من المديرين بوزارة الخارجية

أحد ضباط الحاشية الإمبراطورية

السكرتير العام لهيئة المعرض الدولى

أحد مديرى الخط الحديدى بين ليون

والبحر المتوسط

أحد مديرى الشركة العامة البهيمات البحرية

أحد مديرى شركة الملاحة فى البحر المتوسط

رئيس الغرفة التجارية فى ليون

رئيس الغرفة التجارية فى مرسيليا

رئيس الغرفة التجارية فى باريس

قنصل فرنسا العام فى مصر

... .. .

... .. .

١٢ عضواً

رقم (۴)

كة العالمية لقناة السويس

[illegible]

لجنة مركزية

مديرون مفوضون

انفانتسان

ريفولتلا في تريست

ارليه دوفور

ثان في ليبزج

أحد ضباط الحرس الامبراطوري

ثالث في امستردام

مدير الشركة العامة للنهات البحرية

المدير

مسيو فردينان

المهند

تالابو

دى مجريلملى

مدير سكة حديد ليون - البحر

مدير سكة حديد لمبارديا - البندقية .

المتوسط

جملّة مراسلات

خمسة

مديرون ملفوضون

ثلاثة

العام

دي لسيب

سون

لينان بك

روبرت ستيفنسون

ملحق رقم ٥

تقرير مرفوع من المهندس النمساوى (نجريللى) إلى
الأرشييدوق (فرديناند مكسميليان) في ٢٦ فبراير ١٨٥٥ (١)

جمعية دراسات قناة السويس

صاحب السمو الامبراطورى فرديناند مكسميليان جوزيف

رفيع المقام . . .

صاحب السمو الامبراطورى

أن المسألة العالمية الكبرى الخاصة بشق برزخ السويس والتي أثارَت - خلال
قرون طويلة - اهتمام ملوك كثير من الدول إبان عهودهم الزاهرة ، قد أثّرت مرة
أخرى في العقود الأخيرة من السنين .

لقد سبق أن تكررَت في باريس عام ١٨٤٦ هيئة باسم « جمعية دراسات قناة
السويس » ، وكانت تتكون من ثلاث مجموعات: انجليزية وفرنسية وألمانية ، وكان
المهندس (روبرت ستفنسون) المشرف الفنى على المجموعة الإنجليزية ، بينما عهد
إلى المهندس (بولان تالابو) مشرفاً فنياً على المجموعة الفرنسية ، أما المجموعة
الألمانية فقد عين عليها كاتب هذه الرسالة وكان لكل مجموعة عشرة أصوات ، وقد
اختصت النمسا - برعاية حكومة جلالة الامبراطور - بخمسة أصوات من
أصوات المجموعة الألمانية ، نالت ترينست ثلاثة منها : أحدها للبلدية والثاني للغرفة
التجارية والثالث لشركة اللويد ، أما الصوت الرابع فكان من نصيب الغرفة
التجارية في البندقية والخامس للاتحاد النمساوى للتجارة في فيينا ، وكان لى شرف
تمثيل هذه الأصوات الخمسة وقد لقي نشاط الجمعية كل رعاية من جانب سمو المستشار
السابق البرنس (مترينج) وكذلك سعادة البارون (دى كويك) رئيس مجلس
الريخ حالياً والرئيس السابق للبلاط . كما لقيت العطف والتشجيع من كل مكان

(١) الأوراق المكسيكية بدار المحفوظات النمساوية بفيينا (الميكروفيلم) وما يلاحظ أن
نجريللى رفع هذا التقرير إلى الأرشييدوق مكسميليان قبل أن تبدو من (دى إسبس) فيه
الاشتمال على جميع الدراسات .

عندما بدأت في تنفيذ المهمة الموكولة إلى يبحث الطريقة التي يمكن بواسطتها توصيل قناة السويس إلى البحر المتوسط ، وقد أرسلت لهذه الغرض مجموعة من المهندسين النمساويين ، وقد قامت هذه المجموعة - خير قيام - بمهمتها الخاصة بدراسة المنطقة المطلية على البحر المتوسط طبقاً لتعليماتي ويمكن أن تكون هذه الدراسة أساساً لمقترحاتي المستقبلية، وفي نفس الوقت قام المهندسون الفرنسيون تحت إشراف (تالابو) بعملية قياس ومسح المنطقة الواقعة بين البحرين ، أما (ستيفنسون) فقد قام من جانبه بجمع الخرائط التي يمكن الاستفادة منها فيما بعد في دراسة البحر الأحمر .

وفي ربيع عام ١٨٤٨ كان الرؤساء الفنيون في جمعية الدراسات على وشك الرحيل إلى مصر للاتفاق والاستقرار فيما بينهم على المشروعات التي سوف تنفذ، ولكن قبل رحيلهم بأيام قلائل نشبت ثورة فبراير في باريس وتلتها حوادث عام ١٨٤٨ التي أرغمت الجمعية على وقف نشاطها .

ولكن ما أن عاد النظام والهدوء حتى أوفدت الجمعية إلى مصر (مسيو فردينان دى لسبس) الذي يعرف إلى مصر معرفة شخصية وثيقة ، ونجح (دى لسبس) في الحصول على امتياز حفر القناة وهو الامتياز الذي تبذل الآن محاولات في الآستانة للحصول على موافقة الباب العالي عليه برعاية سعادة مثل النمسا البارون (فون بروك) .

ولقد كان البارون (بود) من ليون شرف اطلاع سموكم في الخريف الماضي على هذا الموضوع الذي سيكون بالغ الأثر بالنسبة لمستقبل وسط أوروبا ، ونظراً لاهتمام النمسا بهذه المسألة قدم مسيو (ارليه دوفور) السكرتير العام للعرض الصناعي الدولي بباريس مذكرة ماثلة إلى سموكم .

واعتقد أنه من المناسب أن تطلع سموكم على تفاصيل المشروع والأعمال التي قام بها المهندسون النمساويون وهي قياس الأعماق على ساحل البحر المتوسط بالقرب من طينة ، وهي بحوث لها أهميتها كذلك بالنسبة للأسطول الإمبراطوري .

ويشرفني أن أقدم لسموكم صورة من هذا العمل راجياً أن تشملوا برعايتكم الأغراض التي تسعى جمعية دراسات قناة السويس إلى تحقيقها وتسبغوا عليها حمايتكم .

نجريلى

فيرونا في ٢٦ فبراير ١٨٥٥

ملخص رقم ٦

خطاب

من أركليه إلى فجريللى بتاريخ ٢٠ يونيو ١٨٥٥

زميلي العزيز وصديق المبعجل

لقد تسلمت رسالتك المؤرخة في ٢١ مايو وتلك المؤرخة ١٢ يونيو ولم يحدث أبداً أن التزمت جمعية الدراسات باتجاه معين لقناة السويس ولم يقيم المهندسون المشهورون بدراسة المشروع إلا للتأكد من أنه في الإمكان شق قناة تصلح الملاحة البحرية وتقدير نفقات هذا المشروع العظيم . وإذا كان مسيو (تالابو) قد اعتقد بوجود نشر رأيه الشخصى عن اتجاه القناة فلم يدفعه إلى ذلك سوى النشرات التي صدرت من مصر مؤيدة اتجاه القناة إلى (بيلوز) وهو الحل الذي فرض على سعيد باشا والرأى العام قبل الأوان . ولا يمكن لأى مفكر متدبر أن يوافق على فرض أى اتجاه للقناة — أياً كان — مقدماً على الشركة العالمية التي سيعهد إليها بتنفيذ المشروع ، فهذا أمر مخالف للصواب سواء من أنصار اتجاه القناة إلى الاسكندرية أم من أنصار اتجاهها إلى بيلوز . ورأينا — كرايك — كان ولا يزال ضم القوى وتوحيد جهود جميع الشخصيات العظيمة في أوروبا ومصر بل والعالم أجمع لأننا لن نستبعد الروس ولا الأمريكيين ، وعندما يتم تنظيم عناصر الشركة العالمية التي ستقوم بالتنفيذ — حينئذ فقط — نستطيع الوصول إلى رأى قاطع بخصوص الاتجاه الذي سوف تسير فيه القناة وذلك بعرض المسألة على بساط البحث أمام أكثر الناس حبرة في هذه المسائل .

ومن أجل هذه الغاية ويهدى هذه الآراء قننا بتشكوين جمعية الدراسات ، وبعد فترة من الخول استمرت ستة أعوام بسبب الأحداث السياسية دب النشاط فيها عندما طلبنا من زميلنا العظيم البارون (دى بروك) (فى خطابين أرسلهما إليه انفانتان) في ٢٧ نوفمبر سنة ١٨٥٣ ، ١٦ فبراير ١٨٥٤) أن ينثر فرصة وجوده بالآستانة ليزج بهذه المسألة السلبية العظيمة في المحال السيامى .

وبعد نحو عام وجه (سعيد باشا) دعوة رقيقة إلى مسيو (دى لسبس)
الذى عبر لنا عن رغبته وأمله فى أن يحصل من الوالى على امتياز القناة . وكان
مسيو (دى لسبس) — الذى يرتبط بنا ارتباطاً وثيقاً منذ مدة طويلة — يعلم
تمام العلم جهودنا الطويلة من أجل هذا المشروع العظيم وقد استشارنى بخصوص
ما يمكن أن تتمخض عنه هذه الرحلة ، وقد أغريته بالقيام بهذه المحاولة الرائعة
وزودناه بجميع الوثائق التى نمتلكها عن المشروع ؛ وحضر ليستأذن منا فى ليون
ومن (تالابو) فى مرسيليا ، وأحير آفاننا فى الحقيقة لم نوقع معه أى اتفاق ، فقد
كان لنا الحق فى أن نعتقد — وأنا على وجه الخصوص — أن مسيو (دى لسبس)
لن يعتبر هذه المحاولة مسألة خاصة به وإنما مسألة مشتركة بينه وبيننا . وعلى هذا
الأساس سارت مراسلاتنا معبرة عن ارتباطنا التام وآمالنا المشتركة . فإنه
بمجرد أن حصل مسيو (دى لسبس) على فرمان من الباشا أبلغنى به وأرسل
إلى نسخة من :

(أ) تقريره الذى رفعه إلى الوالى .

(ب) فرمان الامتياز .

(ج) مشروع قائمة بالأعضاء المؤسسين .

(د) تعليماته إلى المهندسين المصريين^(١) .

كما طلب منى — فى نفس الوقت — أن أبذل جهدى من أجل المشروع سواء
فى فرنسا أم فى إنجلترا ، وكلفنى بشراء بعض الأشياء على الحساب العام ولو أن
هذا لم يحدث .

ولقد كانت هذه المراسلات وماتلاها ودية للغاية حيث كانت كافية — بصرف
النظر عن محادثتنا معه قبل رحيله — لىكى اعتقد أننى مكلف بالعمل والتصرف كما
فعل مسيو (دى لسبس) نفسه .

وقد أخذت فى تهمة مخاوف زملائنا فى ألمانيا الذين كانوا يخشون أن ينقلب
مسيو (دى لسبس) على جمعية الدراسات ويهجرها .

(١) يفصد (ليمان) و (موجيل) .

ولقد كنا نعلم أن البارون (دى بروك) يعتقد مثلنا أن مسألة السويس يجب أن تعالج وتحل في مؤتمرات فيينا على اعتبار أن هذه المؤتمرات سوف تحقق السلام قريباً ، وفي انتظار مسيو (دى لسبس) منذ أواخر فبراير أخذنا — بالاشتراك مع (انفانتان) وبناء على اقتراح ملاح من شخصية كبرى (يقصد الامبراطور نابليون الثالث) — في إعداد مشروع لتنظيم الشركة العالمية ، وهو المشروع الذى أرسلته إليك في حينه كدأبنا في جميع الأعمال المتصلة بالسويس . كما أرسلنا مشروع التنظيم إلى مسيو (دى لسبس) ، وعندئذ توففنا ، لأنه على الرغم من موافقة الامبراطور على التنظيم والحاحه علينا لكي يعجل بتشكيل الشركة حتى لا تكون مساعيه الدبلوماسية من أجل السويس على غير أساس فإن خطاباتنا إلى مسيو (دى لسبس) ظلت لا تحظى برد منذ عدة شهور ، وعلينا من مصادر متعددة أنه يشكو منا لأننا لم ننتظره لاعداد الوسائل ووضع المشروعات التى طلبها الامبراطور ووافق عليها .

ومع ذلك فإننا لا نريد أن نعتقد أن مسيو (دى لسبس) يريد الاساءة لينا باعتقاده أننا نحاول القضاء على مركزه أو الاقلال من أهميته ، فلقد وضعناه — في مشروع التنظيم — في منصب رئيس مجلس إدارة ، ولذلك سننتظره وسنوقف نشاطنا ، وهذا هو السبب في أنك لم تسمع شيئاً عنا منذ مدة . ولكن الأمر الذى رفضنا أن نعتقده لم يلبث أن صار — مع الأسف — حقيقة واقعة منذ عوده مسيو (دى لسبس) ، فإننى لم أعلم بوصوله إلى باريس إلا بعد مدة ، والصدفة وحدها هى التى جعلتني التقى به عند البرنس (نابليون) بعد وصوله بثانية أيام ، وعلينا من كل المصادر أنه يتصرف ويتكلم بطريقة تسيء إلينا ويحاول أن يشزع منا الأصدقاء أصحاب النفوذ الذين جعلناه يتصل بهم من أجل المشروع .

هذا التصرف كان يستدعى التفسير ، وقد وحدث أن واجبي وكرامتي يحتمل أن أكتب إلى (مسيو دى لسبس) الخطاب الذى أبعث إليكم بصورة منه راجياً أن ترسلوه إلى زميلنا البارون (دى بروك) مع الرد الذى وصل إليكم .

لقد ضل مسيو (دى لسبس) بطريقة مؤسفة للغاية ، لقد فقدنا الأمل في أن يعترف بأنه خدع نفسه وأنه خضع لعواطف ونوازع لا تسمو إلى منزلة

المشروع العظيم . فإذا استمر في غيه وأوهامه ، وإذا أصر على الاعتقاد بأن هذا المشروع العالمى قد أصبح في جيبه على شكل فرمان ، فأننا — مع ذلك — سوف نتمسك بكل قوة بجمعية الدراسات القائمة كما قال البارون (دى بروك) لأن مشروع السويس ليس مشروعاً مصرياً أو تركياً فحسب كما يدعى (ميسو دلسبس) بل إنه مشروع أوروبى وعالمى قبل كل شيء ، ويجب أن تكون الشركة التى ستقوم بتنفيذه منبثقة عن إرادة الدول التى يهملها المشروع لا أن تكون تعبيراً عن رغبة (سعيد باشا) وتعطفه على هذا أو ذاك من أصدقائه .

أن الأنباء الاليمية التى انقلها اليك اليوم يجب أن تدعوك — أيها الرميل العزيز — إلى التفكير في مدى ضرورة اجتماعنا في باريس في يوليو لكي يبحث في تكوين الجمعية التى ستنفذ المشروع وليس من شأننا أن نحدد موعد هذا الاجتماع ولكن الأمر متروك للبارون (دى بروك) .

أرليه دوفور^(١)

مصادر الدّراسات

أولا - وثائق غير مطبوعة

(أ) الوثائق التركية بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة وتتمثل في الرسائل المتبادلة بين والى مصر وحكومة الباب العالي : وكذلك بعض المحررات الرسمية بين (دى لسبس) والحكومة المصرية .

(ب) الوثائق الإنجليزية وهى صور من وثائق وزارة الخارجية الانجليزية F. O. محفوظة بدار الوثائق التاريخية بالقاهرة ، ومعظم الوثائق التى تختص بقناة السويس فى الفترة موضع البحث (١٨٥٤ - ١٨٥٥) تحت رقم 97/1156 وهى عبارة عن الرسائل المتبادلة بين كل من قنصل انجلترا فى مصر والسفير الانجليزى فى الاستانة ووزارة الخارجية الانجليزية بخصوص مشروع القناة .

(ج) الوثائق النمسية والمكسيكية وهى من محفوظات دار الوثائق النمسية بفينا Haus-Hof Hnd Staat Archiv تحت رقم 13 Adl Registrateur ، وقد أمكن الحصول عليها على شكل فيلم فوتوغرافى مصور Microfilm ، وقد طبعت هذه الوثائق وترجمت من الألمانية . وهذه الوثائق تمثل :

١ - تقارير قنصل النمسا فى مصر وسفيرها فى الاستانة ولندن إلى حكومتهم بخصوص مشروع القناة .

٢ - مراسلات متبادلة بين أعضاء جمعية دراسات قناة السويس .

٣ - تقارير رفعها بعض أعضاء جمعية دراسات قناة السويس إلى مترنخ أو الارشيدوق فردينان مكميليان بخصوص المشروع .

وهذه المجموعة من الوثائق النمسية التى أمكن شراؤها أوفى من تلك التى جمعها (ساماركو) والموجودة فى دار الوثائق التاريخية بالقاهرة .

(د) الوثائق الأمريكية وتمثل في مراسلات قنصل الولايات المتحدة الأمريكية إلى حكومته في الفترة موضع البحث ، وقد حصلنا عليها على هيئة فيلم يشمل رسائل فناصل الولايات المتحدة الأمريكية في مصر في المدة بين ٢٩ يناير ١٨٤٩ ، ٢٤ من أغسطس ١٨٦٠ .
وهذه المجموعة تحمل رقم :

Micro-Copy No. T. 45' Roll No. T. 2.

ثانياً - وثائق مطبوعة

(١) الكتاب الأبيض في تأميم شركة قناة السويس : أصدرته الحكومة المصرية (في أغسطس عام ١٩٥٦) .

(b) Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez :

1.—Firman de Concession et cahier des charges Status (Paris 1856) ;

2.—Extraits des procès Verbaux des Seances de la Commission Internationale du Canal de Suez (Paris 1856),

(c) De Testa, le Baron-Recueil des Traités de la porte Ottomane avec les puissances Etrangères, 3 Vols. (Paris 1868),

(d) Hurewitz, J. C. . Diplomacy in the Near East, Vol. I A Documentary Record (1535-1914). (1956).

(e) Oeuvres de Saint-Simon et d'Enfantin, 20 Vols.

وقد حوت هذه الموسوعة الكثير من المعلومات عن السان سيمونيين ، وتضمنت الأجزاء ٩ ، ١٠ ، ١١ ، ١٢ ، خصوصاً كل مراحل نشاطهم من أجل مشروع توصيل البحرين حتى طهور (دى لسبس) على مسرح المشروع .

(f) D'Allemagne, René Les Saint-Simoniens, (Paris 1930).

أهمية هذا الكتاب أن مؤلفه عين في عام ١٨٨٧ بمكتبة الترسانة Arsenal بباريس حيث توجد أوراق السان سيمونيين وكلف (دالمني) بتنظيم هذه الأوراق

وقد استفاد منها فنشر الكثير منها في كتابه المذكور ، وهي تصور أفكارهم بوجه عام ونحو مصر والشرق على وجه الخصوص ، كما توضح جهودهم التي بذلوها من أجل المشروع خلال رحلتهم الأولى إلى مصر بين عامي ١٨٣٣ ، ١٨٣٦ .

ثالثاً : كتب المراجع

1.—Maunier : Bibliographie Economique, Juridique et Sociale de l'Egypte (1798 — 1918) (Le Caire 1918),

2,—Encyclopaedia of Social Sciences, Editor-in-in'Chief R. A. Seligman, Vol. XIII. (N. Y. 1934), (Saint-Simon and Saint Simonians, P. 509 and seq....)

رابعاً : المصادر الأفرنجية

١ — كتابات المعاصرين

— Conrad, F, W . Canal de Suez — Etat de la Question (La Haye 1858).

وأهمية هذا الكتاب في أن مؤلفه (كونراد) كان عضواً في اللجنة الدولية كما اسندت إليه رئاسة اللجنة الفرعية التي حضرت إلى مصر لبحث المشروع في أواخر عام ١٨٥٥ — ورئاسة اللجنة الدولية ذاتها عندما شرعت وضع تقريرها المفصل .

— Lesseps, Ferd. .

(a) The Isthmus of Suez Question (London-Paris 1855)

(b) Peicement de l'Isthme de Suez, Atlas des Cartes, plans, Sondages, profils et foiges à l'appui du projet de la commission Internationale (3eme Serie des documents Paris 1856)

(c) Egypte et Turquie (Paris 1869).

(d) Lettres, journal et documents pour servir à l'Histoire du Canal de Suez. (Paris 1875), 5 Vols.

(e) Souvenirs de 40 ans dediés à mes Enfants (Paris 1887), 2 Vols.

(f) Origines de Caual de Suez (Paris 1890).

— Description de L'Egypte, seconde edition, (Paris 1827) (Tome onzième, Etat Moderne).

— De Simencourt, A. . L'Isthme de Suez. Son percement (Examen au point de vue des interets commerciaux de la France et de l'Europe Occidentale, Paris 1859).

— Desplaces, Ernest Le Canal de Suez, Episode de l'Histoire du XIXe. Sicle (Paris 1868),

— Fontane, M. Marius Le Canal Maritime de Suez (Paris 1869).

— Kenny, Ch. Lamb The Gates of the East Ten Chapters on the Isthmus of Suez Canal (London 1857)

— Labat, L .

(a) Route de d'Inde par l'Egypte et la Mer Rouge (Paris 1839)

(b) L'Egypte Ancienne et Moderne (Paris 1840).

— Linant de Bellefonds · Memoires sui les Principaux Travaux d'Utilité publique exacutés en Egypte depuis la plus haute antiquité jusqu'à nos jours, (Paris 1872).

— Mariette, Ed. Mariette Pacha, Lettres et Souvenirs personnels (Paris 1904).

— Marmont (Maréchal) : Voyage de..., T. III, (Paris 1837).

— Merruau, Paul, M. L'Egypte Contemporaine (1840—1857) de Moh Ali à Sarr Pacha (Paris 1858).

— Oeuvres de St. Simon et d'Enfantin Publiées par les membres du Conseil institué par Enfantin pour l'Execution des ses derniers volontés, Tomes 9 10, 11, 12 (Paris 1867)

— Philigret, le capitaine Observations Hydrauliques dans la Baie de Peluse, (Paris 1857).

— Ritt, Olivier Histoire de l'Isthme de Suez, (Paris 1869)

— Saint-Hilaire, Barthélemy Lettres sui L'Egypte (Paris 1856).

— Silvestre, Henri · L'Isthme de Suez (1854-1869), (Paris 1869).

— Société d'Etudes de l'Isthme de Suez, Travaux de la Brigade Française, Rapport de l'Ingénieur (Paris 1847).

— Société d'Etudes.....

Carte de la

— Vesey, Fitzgerald . The Suez Canal, the Eastern Question and Abyssinia, (Lond. 1867).

٢ - مؤلفات غير المعاصرين

— Anis, Moh, (D1.) . England the Suez Route in the 18th Cent. (Cairo 1657).

— Batbedat, Th. De Lesseps intime ouvrage illustré d'après des originaux et des documents photographiques (Paris, S. D.).

— Beaty, Charles . De Lesseps of Suez, The man and his Time (N. Y. 1956).

— Berteaut, S. Ferdinand de Lesseps et son Oeuvre (Marseille 1874).

— Borde, paul . L'Isthme de Suez (Paris 1870)

— Bourdon, Claude Anciens Canaux Anciens Sites et porte de Suez (Le Caire 1925), (Memoires de Société de Geographie d'Egypte).

— Brehier, Louis : L'Egypte de 1798 à 1900 (Paris, S. D.)

— Bridier, L. : Une Famille française — Les de Lesseps (Paris 1900).

— Cameron . Egypt in the 19th. Cent. (of Moh. Ali and his successors until the British occupation in 1882 — Lond 1898).

— Carré, Jean-Marie : Voyageurs et Ecrivains français en Egypte, 2 Vols. (Publications de l'Institut français d'Archeologie Orientale. Le Caire 1932).

— Chirol, Sir Valentine . The Egyptian Problem (Lond. 1920).

— Cocheris, Jules Situation Internationale de l'Egypte et du Soudan (Paris 1903).

— Coureau, Robert : Ferdinand de Lesseps, de l'apothecose de Suez au Scandale de Panama (Paris 1932)

- Crabites, Pierre : The Spoilation of Suez, (Lond. 1940).
- D'Allemagne, Henri-René Les Saint-Simoniens (1827-1837) (Paris 1930).
- D'Autry : Le Percement de L'Isthme de Suez (Paris 1947)
- Doum, G. Histoire du Regne du Khedive Ismail (Rome 1938).
- Elgood, Lieut. Colonel P. G. : The Transit of Egypt (Lond 1928).
- Fitzgerald, perey . The Great Canal at Suez, its Political, engineering and financial history, with an account of the struggles of its projector Fied. de Lesseps (Lond. 1876) 2 Vols.
- Goldsmith, G, The Suez Canal (Lond. S, D.).
- Gravier, Gabriel : Ferdinand de Lesseps, (Rouen 1895).
- Halleberg, Ch. W. . The Suez Canal, its History and Diplomatic Importance (N. Y 1931).
- Hoskins, Harold Lancaster : British Trade Routes to India (N Y 1928).
- Husny, Hussain Le Canal de Suez et la Politique Egyptienne (Montpellier 1923)
- Issa Amine. Le Canal Maritime de Suez, (Thèse, Lyon 1927)
- Kostolany, André : Suez, le Roman d'une Entreprise (Paris 1939).
- Mazuel, Jean : L'Ouvrière Geographique de Linant de Bellefonds, Etude de Geographie Historique (Le Caire 1937)
- Micard, E. . Le Canal de Suez et le Gênie français (Paris 1922).
- Reymond, Paul . Le Port de Port-Said (Memoires de la Société d'Etudes Historiques et Geographiques de l'Isthme de Suez, T. I) (Le Caire 1950)
- Roberts Frank : Egypt and the Suez Canal (Washington 1943).
- Rossignol, L. M. : Le Canal de Suez, Etude Historique, Juridique et Politique (Paris 1898).

— Roux, J. Ch. : L'Isthme et le Canal de Suez, 2 Vols. (Paris 1901).

— Roux, F. Ch. : L'Angleterre, l'Isthme de Suez et l'Egypte au XVIIIe. Siecle. (Autour d'une Route) (Paris 1922).

— Sabry, Moh. (Dr.) : L'Empire Egyptien sous Ismail et l'ingerence Anglo-Française. (1863-1879) (Paris 1933).

— Sammarco, Ang. :

(a) Precis de l'Histoire de l'Egypte, T. IV, (Rome 1935).

(b) Histoire de l'Egypte Moderne, T. III, le Regne du Kh. Ismail (le Caire 1937)

— Seifed-Dean, I. N. : England's Opposition to the Suez Canal Project (Thesis-Liverpool 1934).

— Shukry, Moh. F. (Dr.) The Kh. Ismail and Slavery in the Sudan (1863-1879) (Cairo 1938).

— Siegfried, André : Suez, Panama et les Routes Maritimes Mondiales (Paris 1940).

— Sorin, Elie : Histoire de la Jonction des Deux Mers (Paris 1870).

— Voisin : Le Canal de Suez (Paris 1902), T. I.

— Weiner, Lionel : L'Egypte et Ses Chemins de fer (Ouvrage publié à l'occasion de XIIe. Session du Congrès Internationale des chemins de fer, Bruxelles 1932), (le Caire 1933).

— Wilson, Sir A. T. : The Suez Canal (Lond. 1933).

خامساً : مقالات

(a) La Revue des Deux Mondes :

1. Letronne : L'Isthme de Suez, le Canal des deux Mers sous les Grecs, les Romains et les Arabes (Juillet 1841).

2. Chevalier, Michel : Projets de Percement de l'Isthme de Panama et l'Isthme de Suez. (Janvier 1844).

3. Baude, J. J. De : L'Isthme de Suez et du Canal à ouvrir de la Mediterranée à la Mer Rouge (15 Mars 1855).

4. Talabot, Paulin Le Canal des Deux Mers d'Alexandrie à Suez, Moyens d'Exécution (Mai 1855).

(b) Egyptian State Railways Magazine :

1. Cosson . The Early History of the Egyptian Railway (Vol I, No. 11, Nov. 1932, p. 2-10).

2. Cosson : History of the Egyptian Overland Route (Vol. II, No. 2, Feb. 1933, p. 2-12).

3. Cosson : Further Notes on the Early History of the Egyptian Railway. (Vol. II, No 6, June 1933, p 2-5).

4. Cosson : Historical Notes (Vol. III, No. 2, February 1934, p 3-8).

5. Cosson : Historical Notes (Vol. III, No 3, March 1934, p. 3-14).

(c) Geographic Magazine (Septembre 1956) :

Gaubert, Henri : Suez (Paris 1956).

(d) Bulletin de la Société Kh. de Géographie, le Caire, Serie IIe.
No. No. 5 (1884) :

Vidal Linant Pacha de Bellefonds, Sa vie et Ses Oeuvres

سادسا — مراجع عربية

- أحمد عزت عبد الكريم دكتور: تاريخ التعليم في عصر محمد علي (القاهرة ١٩٣٨)
- أحمد شفيق : قناة السويس .
- الياس الايوبى : تاريخ مصر في عهد اسماعيل (القاهرة ١٩٢٣) جزءان
- أمين سامى : التعميم في مصر (القاهرة ١٩١٧) .
- ساماركو (أنجلو) : الحقيقة في مسألة قناة السويس . ترجمة - طه فوزى .
- شارل ديل : البندقية — جمهورية ارسطراطية ، ترجمة د. أحمد عزت عبد الكريم (القاهرة ١٩٤٧) .
- شونفيلد ، هيرج : قناة السويس ، ترجمة أحمد خاكي (القاهرة ١٩٤٥) .
- عبدالعزيز الشناوى (دكتور): السخرة في حفر قناة السويس (الاسكندرية ١٩٥٨).
- عبد الله رشوان (دكتور) : المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها (القاهرة ١٩٥٠) .
- على شافعى : أعمال المنافع العامة في عهد محمد علي (القاهرة ١٩٥٠) .
- محمد صبرى (دكتور) : أسرار قضية التدويل (القاهرة — بدون تاريخ) .
- محمد صبرى (دكتور) : فضيحة السويس (القاهرة ١٩٥٨) .
- محمد طلعت السيد عيسى : اتباع سان سيمون — مبادئهم الاجتماعية وتطبيقها في مصر (رسالة دكتوراه سنة ١٩٥٧ كلية الآداب بجامعة القاهرة - اجتماع ، غير مطبوعة) .
- محمد طلعت السيد عيسى : سان سيمون (مجموعة نوابغ الفكر الغربى رقم ١٤ القاهرة ١٩٥٩) .
- محمد عبد الرحمن برج : حياد قناة السويس ، منشأ فكرة وتطورها من وقت الامتياز الاول حتى نهاية الحرب العالمية الاولى (١٨٥٤ — ١٩١٤) رسالة ماجستير ، كلية الآداب بجامعة القاهرة ١٩٥٦ ، غير مطبوعة .

- محمد فؤاد شكري (دكتور) :
٢ — الحملة الفرنسية وظهور محمد علي .
٢ — عبد الله جالك هنو .
٣ — مصر والسودان في القرن التاسع عشر .
— محمد مصطفى صفوت (دكتور) :
انجلتره وقناة السويس (١٨٥٤ — ١٩٥١) (القاهرة من مطبوعات جمعية
الدراسات للتاريخية ١٩٥٢) .
— محمود جلال الدين الجمل ؛
بورسعيد ملتقى الشرق والغرب (القاهرة ١٩٥٤) .
— مصطفى الحفناوى (دكتور) :
قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ج ١ (القاهرة ١٩٥٢) .

دليل

١٥٦ ، ١٥٩ ، ٢٦٠ ، ٢٦٥ ،	ابراهيم الهاي ١٥٣
٢٦٨ ، ٢٧١ ، ٢٨٠ ، ٢٨٨ ،	ابراهيم باشا ٦٦ ، ١٤٦ ، ٢٥٥
٣١١ ، ٣٥٢ ، ٣٥٨	أبو جعفر المنصور ٢٦
استراليا ٢٠٨ ، ٢٧٠ ، ٢٨٧	أبو زعبل (مستشفى) ٧٠
الاسكندرية ٢٧ ، ٣٣ ، ٣٥ ، ٣٦ ،	أبو عروق ٣٠٣
٣٩ ، ٤٠ — ٤٣ ، ٤٦ — ٥٢ ،	أبو قير (خليج) ١٢٥
٥٦ ، ٧١ ، ٧٧ ، ٩١ ، ١٠٨ ،	أبو قير البرية (معركة) ٣١
١٠٩ ، ١١١ ، ١١٣ ، ١١٤ ،	أبو منجى (ترعة) ٧٥
١١٩ ، ١٢٠ ، ١٢٤ ، ١٥٠ —	أحاريت كوزيدير (مدام ١٣٣
١٥٣ ، ١٥٧ ، ١٦٤ ، ١٦٥ ،	أحمد عرابي ٣٥١
١٦٨ ، ١٧٠ ، ٢٠٢ ، ٢٠٨ ،	أحمد المحروقي (الشيخ) ٣١
٢٨٣ ، ٢٩٩ ، ٣٠٠ ، ٣٠٧ ،	الادرياتيكي (بحر) ٢٩٦ ، ٩٥
٣٢٩ ، ٣٣٠	ادكو (بحيرة) ١٢٥
الاسلام ١٣٤	أدهم باشا ١٨٦ ، ٢٩٢ ، ٣١١ ،
اسماعيل ٣٣٨	٣١٢ ، ٣١٤
الاسماعيلية ٣٤٠	ارليه دوفور ٨ ، ١٢ ، ٤٠ ، ٩٠ ،
آسيا ١٠٧	٩٨ ، ١١٦ ، ١٧٦ — ١٨٣ ،
أشار ٧٢ ، ٣٦٢	١٨٧ — ١٩٣ ، ١٩٥ ، ١٩٨ ،
أفريقية ١٩ ، ٢٦ ، ٢٧ ، ٤٧ ، ٩٥	٢١٣ ، ٢٢٣ ، ٢٦٦
أفغانستان ٢١	ارنو ٣٠٠
إلبا (جزيرة) ١٦٣	ازمير ٤١ ، ٤٢
الريك ٤٠ ، ٤٣ ، ٤٨ ، ٥١ ، ٥٢ ،	اسبانيا ١٣ ، ٢٦ ، ١٦٥ ، ٢٩٦ ،
٦٩ ، ٧٠ ، ٧٢ ، ١٣٢ ، ٢٦٣	الآستانة ٢٧ ، ٤٠ ، ٤١ ، ٤٣ ، ٥٦ ،
الكسندر ٦٠ ، ٧٢ ، ٢٦٢	١٢٦ ، ١٣٧ ، ١٤٨٠ ، ١٥١ ،

اوجيني ١٦٢ ، ١٦٤ ، ١٦٦ ، ١٦٨ ،	المانيا ٣ ، ٨٨ ، ٩٥ ، ١٠٤ ، ١٥٦
٣٥٧	البيير ٣٢
اودينو (جنرال) ١٦٦	اليس ، ادوار ٢٨٩
اوربان ٤٠ ، ٤٧ ، ٤٨ ، ٥١ ، ٥٥ ،	اميان (صلاح) ٣ ، ١٦٢
٥٦ ، ٦٩ — ٧١ ، ١٣٤ ، ٣٦٢	امريكا الجنوبية ١
اوزيريس (سفينة) ٢٩٩	أمير المؤمنين (خليج) ٢٤ ، ٢٦
اولوج على ٢٧	الاناضول ٢١
اوليفانت ٢٨٩	انبارتيدو (قناة) ١ ، ٩ ، ١٣
اوليفيه ٤٢ ، ٤٥ ، ٤٧ ، ٤٩ ، ٥١ ،	اندرسون ، آرثر ٨٢ — ٨٥
٥٥ ، ٥٦ ، ٦٧ ، ٦٩ ، ٧١ ، ٧٢ ،	٢٨٩ ، ٢٩٠
٣٦٢	أنفانتان ٦ — ١٣ ، ١٥ — ١٧ ،
اوميجر ٢٨٢	١٩ — ٢٣ ، ٣٨ — ٤٠ ، ٤٢ ،
ايران ٢١ ، ١٥٦	٤٤ ، ٤٥ ، ٤٧ — ٤٩ ، ٥١ ،
ايطاليا ١٦٦	٥٢ ، ٥٥ ، ٥٦ ، ٥٨ — ٦٦ ،
ايفون ٧٢ ؛ ٣٦٢	٦٨ — ٧٤ ، ٨٥ ، ٨٧ ، ٩١ ،
ايونيان (جزر) ١٦٣	٩٢ ، ٩٦ ، ٩٨ — ١٠٠ ، ١٠٢ ،
بارو ٨ ، ١٠ ، ٤٠ — ٤٢ ، ٤٧ —	١٠٥ ، ١١٦ ، ١١٧ ، ١٢٦ ،
٤٩ ، ٥١ ، ٥٦ ، ١٢٤ ، ١٢٥ ،	١٣١ ، ١٣٢ ، ١٣٤ ، ١٥٠ ،
١٢٧ ، ١٢٨ ، ١٣٢ ، ٣١٧ ، ٣٦٢	١٥٢ ، ١٥٤ — ١٥٧ ، ١٦٩ ،
بازار ٦ ، ٧	١٧٥ — ١٧٨ ، ١٨١ ، ١٨٤ ،
باليركا ٢٩٦ ، ٣١٧ ، ٣٢٩	١٨٧ ، ١٨٨ ، ١٩٠ ، ١٩٢ ،
بانتيه ٣٩	١٩٣ ، ١٩٨ — ٢٠١ ، ٢٦٩ ،
بانتيزي ٢٨٩	٢٧٠ ، ٢٩٨ ، ٣٣٩ ، ٣٦٢
باولز ٢٨٩	اوار ١٨ ، ٤٥ ، ٤٧ ، ٤٨ ، ٦٠ ،
بايلي ٤٣	٦١ ، ٧٠ ، ٧٣ ، ٣٦٢
البحر الاحمر ١١ ، ١٣ ، ١٤ ، ١٨ ،	اويك ١٤٨

البحر المتوسط (نظام) ١٣ ، ١٤ ،	٣٠ ، ٣٩ ، ٣٧ ، ٢٥ ، ٢٤ ، ٢٢
البحيرات المرة ٣١ — ٣٣ ، ٣٥ ،	١٤٣ ، ٣٨ — ٣٦ ، ٣٣ ، ٢٢
١١١ ، ٩٠ ، ٨٩ ، ٧٥ ، ٥٢	٥١ — ٥٣ ، ٦٣ ، ٧٤ ، ٧٥
٣١٨ ، ٣٠٣ ، ٢٢٦	٨٦ ، ٨٤ — ٨٠ ، ٧٩ ، ٧٧
بدلاك ١٥٤	٩٩ ، ٩٨ ، ٩١ ، ٨٩ ، ٨٨
براكس ٤٠ ، ٤٢ ، ٥٩ ، ٦١ ،	١١٢ — ١٠٧ ، ١٠٤ ، ١٠٣
٣٦٢ ، ٧٢	١٢٦ — ١٢٤ ، ١١٩ ، ١١٥
البرتغال ٢٦ ، ٢٧	٢٠٨ ، ١٥٠ ، ١٣٦ ، ١٣٩
برقو ١٦٠	٣٠٤ ، ٢٩٠ ، ٢٧٥ ، ٢٥٩
برتوليه ٣١	٣٢٢
برتييه ٣١	البحر الأسود ٥٦ ، ٨٤ ، ١٣٢ ،
بروخ السويس (جريدة) ٣٣١	٢٠٦ ، ١٥٦
برشلونه ١٦٥	البحر المتوسط ١ ، ٢ ، ١٠ ، ١١ ،
البرلس (بحيرة) ١٢٥	١٣ ، ١٤ ، ١٨ ، ٢٢ ، ٢٤ ، ٢٥ —
برن ١٦٦	٤٣ ، ٣٨ — ٣٥ ، ٣٢ ، ٢٩
بروس ١٨٠ ، ٢١٠ ، ٢٢١ ، ٢٣٧ ،	٦٣ ، ٥٧ ، ٥٣ ، ٤٦ ، ٤٥
٢٣٨ ، ٢٤١ ، ٢٤٥ ، ٢٤٨ ،	٨٤ — ٧٩ ، ٧٧ ، ٧٥ ، ٧٤
٢٦٦ ، ٢٦٨ ، ٢٧١ ، ٢٧٢ ،	٨٦ ، ٨٨ — ٩١ ، ٩٤ ، ٩٥
٣١٥ ، ٣٤٢	٩٨ ، ٩٩ — ١٠٣ ، ١٠٧ ، ١٠٩
بروسيا ٢ : ٢٩٦ ، ٢٩٧ ، ٣٤٥	١١٢ — ١١٥ ، ١١٩ ، ١٢٠ ،
بروك (دى — فرن) ١٢٦ : ١٥٦ ،	١٢٤ — ١٢٦ ، ١٢٧ ، ١٢٩ ،
١٥٧ : ١٧٤ : ١٨١ — ١٨٣ :	١٣٦ ، ١٣٧ ، ١٤١ ، ١٤٣ ،
١٨٦ — ١٨٩ : ١٩٢ : ١٩٥ :	١٥٠ ، ٢٠٦ ، ٢٢٦ ، ٢٥٩ ،
١٩٨ : ٢٣٦ : ٢٤٥ : ٢٤٦ :	٢٧٠ ، ٢٧٥ ، ٢٨٨ ، ٢٩٠ ،
٢٩٦ : ٢٩٨	٣٠٤ ، ٣٠٥ ، ٣١٨ ، ٣٢٠ ،
بروكش ٣١٢	٣٢٢ ، ٣٢٣ ، ٣٤٧ ، ٣٥٦

۳۵۵ ، ۳۴۰ بوسعيد	۶۷ ، ۶۱ ، ۶۰ ، ۴۸ ، ۴۷ برونو
۶۸ بوفور	۳۶۳ ، ۱۰۹ ، ۹۸ ، ۷۲
۲۰۷ ، ۱۷۱ ، ۸۹ بومباي	۱۶۷ بری (مقاطعة)
۳۰ بون (جنرال)	۲۷۷ بريجنز (شرکت)
۳۰ ، ۲۳ بونابرت (نابوليون)	۳۴۲ ، ۲۱ البسفور
۱۳۳ ، ۶۴ ، ۵۷ ، ۴۷ ، ۳۱	۷۲ ، ۷۰ - ۶۸ بسکو دی دومبال
۲۰۵ ، ۱۸۴ ، ۱۶۳ ، ۱۶۲	۳۶۳
۲۸۴ ، ۲۱۰	۲۴ بطليموس
۳۰ بوهارنيه ، اوجين	۱۱۰ ، ۳۲ ، ۳۱ بلبيس
۱۱۴ بوهيميا	۱۲۶ بلجيكا
۳۴۶ بول	۹ البلطيق
بيت المقدس ۱۱	۲۸۵ ، ۲۸۴ ، ۲۷۹ ، ۱۳۸ بلرستون
۴۵ ، ۴۲ ، ۱۷ بيتيه (الكسى)	۳۵۲ ، ۱۵۴ بلور
۳۶۲ ، ۷۲ ، ۶۸ ، ۵۱ ، ۴۹	۲۲۹ بليموت
۲۹۶ ، ۱۶۶ ، ۱۱۵ بيدمونت	۹ ، ۱۴ ، ۱۳ ، ۱۱ - ۹ بناما
۳۴۰ ، ۴۲ بيروت	۳۶۰ ، ۲۷۰ ، ۲۰۸ ، ۱۵۴
۷۲ ، ۶۷ ، ۶۶ بيرون (طبيب)	۲۵ بنت
۳۶۲ ، ۱۳۳ ، ۹۲	۲۴۷ ، ۲۴۶ ، ۲۴۱ ، ۲۳۴ بندق
۲ بيرون (مقاطعة)	۲۷۳ ، ۲۶۰ ، ۲۵۵ - ۲۵۲
۲۳۸ ، ۲۳۷ بيزاني	۳۵۸ ، ۲۸۰
۱۰۳ ، ۹۰ ، ۳۵ البيلوزى (الخليج)	۱۰۴ ، ۲۸ ، ۲۷ ، ۲۶ البندقية
۱۱۱ ، ۱۱۰ ، ۱۰۸ ، ۱۰۷	۱۷۲ بنوا
۱۲۶ ، ۱۲۰ ، ۱۱۹ ، ۱۱۳	۳۳ بوبسطة
۳۰۰ ، ۲۹۹ ، ۱۹۹ ، ۱۲۷	۱۰۹ بوجيه
۳۱۴ ، ۳۱۰ ، ۳۰۹ ، ۳۰۴	۲۱۳ بود
۳۲۵ ، ۳۲۱ ، ۳۲۰ ، ۳۱۸	۱۱۶ ، ۱۱۵ ، ۱۱۱ - ۱۰۹ بوردالو
	۲۲۸ ، ۲۲۵

جابلد ١٠٩، ١١١، ١١٥	بيوس التاسع ١٦٦
حارذر، رتشارد ٢٨٩	تالابو ٨، ٩٨-١٠١، ١٠٣،
جاسنوجر ١٤٥	١٠٧-١٠٩، ١١١-١١٤،
جافارى ٧٢، ٣٦٢	١١٩-١٢٢، ١٢٤، ١٢٥،
جالا ٧٢، ١٧٥، ٣٦٢	١٢٧، ١٢٨، ١٥٦، ١٧٦،
جالواى ٥٣، ٥٧	١٧٨، ١٨٤، ١٨٦، ١٩٠،
جانان ٧٢، ٣٦٢	١٩٢-١٩٥، ١٩٨، ٢٩٨، ٣١٧،
جايتا ١٦٦	تاميزيه ٤٨، ٣٦٣
جرانال ٤٠، ٤٨، ٦٩، ٣٦٢	ترتاروس (سفينة) ٣١٤، ٣٢١
جرمين ٣٩	الترسانة (مكتبة) ٣
الجزائر ٢٠، ٩٥، ١٦٣، ٢٢٣، ٢٧٢	تريست ٢٦، ٨٤، ١٠٤، ١٧٨،
جستوس ٤٠	تشيزنى ٤٦، ١٣٦، ١٧٠،
جلوب (جريدة) ٨، ١٠، ١٤	تل الجسر ٣٠٣
جليدون، جون وجورج ٨٢	التساح (بحيرة) ٧٣، ٨٠، ١١٠،
جمعية دراسات قناة السويس ٩٦-٩٩	١٢٥، ٢٢٥، ٢٢٦، ٢٢٨،
١٠١، ١٠٢، ١٠٤، ١٠٧ —	٣٠٣، ٣١٧، ٣١٨، ٣٢٣، ٣٤٠،
١١٠ — ١١٢، ١١٥ — ١١٧،	تورنيه ٤٠، ٧٢، ٣٦٢
١١٩، ١٢٤، ١٢٧، ١٣٠،	تورين ٢٩٦
١٣٣، ١٣٥، ١٣٧، ١٣٩، ١٤٥،	توسكانا ١٦٣، ٢١٧،
١٤٧، ١٥٠، ١٥٢، ١٥٤-١٥٧،	توشيه ٤٠، ٦٧، ٣٦٢،
١٧٢، ١٧٤-١٧٩، ١٨٣، ١٨٥،	تونس ١٦٣، ١٦٤، ١٦٨،
١٨٧-١٩٩، ٢٠١، ٢٢٣، ٢٢٨،	التويلرى ١٦، ٣٥٩،
٢٤٥، ٢٦٩، ٢٩٧، ٢٩٧، ٣٠٤،	التميس ٢١٨، ٢٢٣، ٢٨٢، ٢٨٨،
٣٠٩، ٣٢٣، ٣٦١	٢٩٠
الجيل ٣٢٠	تيرى، اوجستان ٥، ٧،
جنوه ٢٦	ثاير، وليام ٣٥٤
	ثوفنيل ٢٦٠، ٢٨٠، ٣٥٨،

دوفیریه ۱۳۱، ۹۲، ۱۷، ۸	جنیفواز ۷۰، ۶۹
دومینیک جوانا ۲۶	جوریه ۳۱۷، ۲۹۲
دوهامیل ۱۶	جومار ۸۵
دیار ۳	جوندریه ۳۶۲، ۷۲، ۷۰، ۶۰
دی برسینی ۲۹۱، ۲۸۳	الحبنة ۲۸
دی توت ۲۹	حسن کاشف (بیت) ۲۱۰
دی توچنبرج ۱۸۶	حکیکیان ۶۶، ۶۵
دی ردرن ۲	حلب ۱۶۳
دی روتشله ۱۷۹	الخانکه ۱۱۰
دی روشتی ۲۱۷	الخطاطبة (ترعة) ۷۷، ۷۵
دی ژویلین دی نیفلت ۲۴۶	الخلیج الفارسی ۱۴، ۴۳، ۴۵، ۴۶،
دی سونزا ۲۴۶	۲۰۸، ۱۷۰
دی سیریزی ۵۰	ارا ۲۴
دیشارم ۳۶۲، ۷۲، ۶۷، ۴۲، ۴۰	افید ۳۶۲، ۷۲، ۴۸، ۴۱، ۴۰
دی شانوی ۳۱	الدانوب ۹
دی فالدر ۲۹	الدردیل ۳۴۲، ۴۱، ۲۱
دی کاباروس ۲	دروفتی ۱۶۳
دی کوبک ۱۰۵	دروو ۱۳۲، ۱۳۱، ۷۲، ۶۰،
دی کیرکباتریک (البارون) ۱۶۲	۳۶۲
دی لافالت ۹۸	دمیاط ۱۲۴، ۱۱۵، ۶۲، ۵۲، ۲۹
دی لامال (مدام) ۱۷۳، ۱۶۷،	۳۵۵، ۱۶۲، ۱۲۵
۲۵۷، ۱۹۷	دوبوشیه ۱۰
دی لسبس، تیودور ۱۷۴، ۱۸۹،	دوجویه ۴۵ — ۴۹، ۵۱، ۵۹،
۳۵۷، ۱۹۱	۳۶۳
دی لسبس، فردینان ۷۹، ۵۰، ۴۴	دوفر فیونس، البرت ۹۱، ۹۲،
۱۸۳-۱۶۴، ۱۶۱-۱۵۷، ۱۲۶	۹۵، ۹۸، ۱۲۶، ۱۵۰، ۱۵۶،
۱۸۵ — ۱۹۹، ۲۰۱، ۲۲۱	۲۲۳، ۱۸۸، ۱۷۶

رشيد باشا ١٢٧ : ١٢٨ : ٢٢٢ —

٢٢٩ : ٢٤١ - ٢٤٣ : ٢٤٦ :

٢٥٠ : ٢٥١ : ٢٥٤ - ٢٥٦ :

٢٦٤ : ٢٩٢

رفاعة ٦٥

رفرلنلا ٣٢٩

الرحمانية ٢٥

رندل ٢٨٦ ، ٢٨٩ ، ٢٩٥ ، ٢٩٦ ،

٣١٧ ، ٢٢٩

رو بسبير ٢

روتريدام ١٦٥

روجيه ٧١ ، ٧٢ ، ١٢٣ ، ٣٦٢

رودريج ، أوليتد ٦ ، ٧ ، ١٧

رودس ٤١

روسان (ادميرال) ٤١

روسيا ٢١ ، ٢٢ ، ٢٩ ، ٤٦ ، ٨٤ ،

٩٤ ، ١٣٨ ، ١٥٣ ، ١٥٦ ، ٢٣٣

٢٤٠ ، ٢٧٠ ، ٢٨٩ ، ٢٩٨ ، ٢٤٥

الروضة ١١٠

رو قيل ٦٨

روما ١١ ، ١٦٦ ، ١٦٧

رويسنيرز ١٧٢ : ١٧٣ : ١٢٠٢ :

٢٢٩ : ٣٥٠

ريجو (طبيب) ٤٠ : ٧٢ : ٢٦٢

ريشيلو ٢٨

ريف ٢٨٩

٢٢٣ - ٢٣١ ، ٢٣٤ - ٢٤٢ ،

٢٤٤ - ٢٤٨ ، ٢٥٠ ، ٢٥٧ - ٢٦٢ ،

٢٦٥ - ٢٧١ ، ٢٧٦ ، ٢٧٧ ،

٢٧٩ - ٢٩٠ ، ٢٩٢ - ٣٠٠ ،

٣٠٢ ، ٣٠٦ ، ٣٠٨ ، ٣١١ - ٣١٣ ،

٣١٦ ، ٣٢٢ - ٣٢٤ ، ٣٢٨ ،

٣٢٩ ، ٣٣١ - ٣٣٣ ، ٣٣٥ ،

٣٣٦ ، ٣٣٨ - ٣٤٠ ، ٣٤٢ ،

٣٤٤ - ٣٤٨ ، ٣٥٠ ، ٣٥٤ ، ٣٦١

دى لسبس ، ماتيو ١٦١ - ١٦٤

دى لسبس ، مارتن ١٦١

دى لوس ، دروين ٢٦٧

ديلون ٧٢ ، ٣٦٣

ديلي بوست (جريدة) ٣١٤

دى مورنى ١٨٥

دى مستيميه ٣٤٠

ديمولار ٥٩ ، ٧٠ ، ٧٢ ، ٢٦٢

دى هونتيچو (الكونتيسة) ٦٢ ،

١٦٤ ، ١٦٦

ديوان المرور ١٢٦ ، ١٥٣

ذو الفقار باشا ٢٠٣

رأس الميه ٣٥ : ٨٠

الراين ٩

ربول ٤٨ : ٧٢ : ٣٦٢

رت : أوليفيه ١٥٨

ريشيلو ١٢٤ : ١٢٥

١١٧، ١٢٩-١٣٥، ١٤٦، ١٥٤،
 ١٥٧، ١٥٨، ١٦٠، ١٦١،
 ١٦٩، ١٧٤، ١٧٥، ١٩٢،
 ٢٢٢، ٢٢٣، ٢٤٥، ٢٦٩،
 ٢٩٣، ٢٩٥، ٣٠٩، ٣٢٣،
 ٢٣٨، ٢٤١، ٣٥٧، ٣٦٠
 سان شارل (بنك) ٢
 سانت هيلير، بارثلمى ٢٩٩؛
 سباستبول ٢٥٢
 سبع ابيار ٣٢؛ ١٠٩
 ستار بوك، ادوار ٩٨؛ ١٥٢؛
 ١٥٤-١٥٦
 سترايون ٣٢٠
 ستيفنسون، روبرت ٩٨-١٠١،
 ١٠٣، ١٠٧، ١٠٨، ١١٤،
 ١٤٩-١٥٣، ١٨٤، ١٨٦
 سردينيا ١٤٧، ٣٤٥
 سعيد (محمد) ١٥٣، ١٦٥، ١٦٨،
 ١٧٣، ١٧٥، ١٧٧، ١٧٨،
 ١٨٠-١٨٢، ١٨٦، ١٨٩-١٩١
 ١٩٦، ٢٠٢، ٢٠٣، ٢٠٥-
 ٢٠٨-٢١٠، ٢١٢، ٢١٦،
 ٢٢١، ٢٢٢، ٢٢٤، ٢٣١-
 ٢٣٥، ٢٤٤، ٢٥٠، ٢٥١-
 ٢٥٦، ٢٥٧، ٢٥٨، ٢٦١،
 ٢٦٢، ٢٦٦، ٢٦٨، ٢٧١،

ريكاردز، هنرى ١٥٢، ١٥٣
 رينور، جان ٧
 رينور (مهندس) ٢٩٦، ٢٩٨،
 ٣٠٧، ٣١١، ٣١٧، ٣٢٩
 الزعفرانية (قرعة) ٧٥
 زفقى ٥٢
 زوريا (سفينة) ٣٠٢
 الزوامل ١١٠
 زوليتا ٢٨٩
 زيورخ ١٢٥
 ساباتييه ١١٦، ٢١٢، ٢٢٢، ٢٦٩،
 ٣٥٦-٣٥٨، ٣٦٠
 سافارى، جاك ٢٨، ٢٩
 سافارى دى لانكوسون ٢٧
 ساماركو ٢١٩
 سان بلاجى (سجن) ٢، ٩
 سانتور ٧٢، ٣٦٣
 سان جنيس ٣١
 سان سيمون ١-٩٠٧، ١٢، ١٣،
 ١٥، ٢٧، ٦٩، ٧٠، ٧٣،
 ٢٠٠، ٢٣٨
 السان سيمونيون ١-٧، ٢٤، ٢٧،
 ١٧-٥٢، ٥٤، ٥٥، ٥٧-٦١،
 ٦٤، ٦٤، ٦٦، ٦٧، ٦٩،
 ٧٠-٧٣، ٨٥، ٨٧، ٨٨، ٩١،
 ٩٢، ٩٦-١٠٠، ١٠٧، ١٠٩،

١٤٧ ، ١٥٠ ، ١٥٢ ، ١٥٧ ،
٢٠٨ ، ٢٢٤ ، ٢٢٥ ، ٢٥٧ ،
٢٧٥ ، ٢٧٧ ، ٢٧٨ ، ٢٨٢ ،
٢٨٥ ، ٢٩٦ ، ٢٠٢ ، ٢٠٩ ،
٢١٠ ، ٢٢١ ، ٢٤٠

السويس (برخ) ١٢ ، ١٤ ، ٢٢ ،
٢٧ - ٣١ ، ٢٣ ، ٤٢ ، ٤٤ ، ٤٦ ،
٥١ ، ٥٢ ، ٥٥ ، ٥٦ ، ٧٣ ، ٨١ ،
٨٢ ، ٨٥ ، ٩٠ ، ٩١ ، ١٠٦ ،
١٠٨ ، ١٠٩ ، ١١٢ ، ١١٥ ،
١٣٠ ، ١٣٧ ، ١٤٣ ، ١٥٢ ،
١٥٧ ، ١٧٠ ، ١٨٢ ، ٢٠٦ ،
٢٢٤ ، ٢٢٥ ، ٢٧٧ ، ٢٨٦ ،
٢٩٠ ، ٢٩٩ ، ٢٠٢ ، ٢٠٩ ،
٣١٧ ، ٣٢١ ، ٣٢٢ ، ٣٣١ ،

٣٤٠

سويسرا ٣ ، ١٢٥ ، ١٢٦ ،
السياسة (صحيفة) ٣ ، ٦

سيام ٢٠٨

سيجفريد ١٦٠

سيراييوم ٣٣ ، ٧٩ ، ٨٠ ، ٣١٨ ،
سينوستريس (قناة) ٢٤ ، ٢٠٥ ،
سيلور ، لويس ٥٥ ، ٩٨ ،
شاربان ٤٨ ، ٦٩ ، ٧٢ ، ٢٦٢ ،
شاكر باشا ٢٩٩ ،
الشام ٣٤٠

٢٧٢ ، ٢٧٤ ، ٢٧٧ ، ٢٨٠ ،
٢٨٣ ، ٢٩٣ ، ٢٩٩ ،
٣٠٠ - ٣٠٢ ، ٣٠٧ ، ٣٠٨ ،
٢١١ - ٢١٦ ، ٢٢٩ ، ٢٢١ -
٢٢٦ ، ٢٢٨ ، ٢٤٢ - ٢٤٥ ،
٢٤٨ - ٣٥٢ ، ٣٥٣ ، ٣٥٦ ،
٢٥٨ ، ٢٦٠ ، ٢٦١

سقطري ١٤

سلستريا ٢٨٤

سليمان باشا القربساوى ٥١ ، ٦٢ ،
٦٥ - ٦٧ ، ٧٣

سنغافورة ٢٨٧

سنيكه (جسر) ٣٣

السراوى (مدرسة) ٦٧ ، ٦٩

سوشامبتن ١٣٦

سوريا ٣١ ، ٣٢ ، ٤٦ ، ٤٩ ، ٧١ ،
١٢١ ، ١٧٠ ، ٢٧٥ ، ٢٨٦

سوزان دى فولكان ٦٠

سلفرينو ٣٥٢

سونرا ٥١ ، ٧١

السويس ١١ ، ٣٠ - ٣٣ ، ٣٥ ، ٣٦ ،
٤٢ ، ٤٦ ، ٥٢ ، ٥٤ ، ٥٦ ، ٧٣ ،
٧٥ ، ٧٧ ، ٧٩ ، ٨٠ ، ٨٢ ، ٨٩ ،
٩٠ - ١٠١ ، ١٠٣ ، ١٠٦ ، ١٠٩ ،
١١١ ، ١١٣ ، ١١٤ ، ١٢٤ ،
١٢٥ ، ١٣٥ ، ١٣٦ ، ١٤٦ ،

٣٥٢، ٣٥١	شائسل ١٩٨
العباسية ٣٢، ٣١	شبه الجزيرة والشرق (شركة)
عبدالله باشا الانجليزى ١٥٣	٢٩٠ ، ٢٨٧
عبد الحميد (السلطان) ١٧٣	شربورج ٢٢٩
عتاقة (جبل) ٣٠٢	شوكت بك ١٣٨
العثمانية (الدولة أو الحكومة) ٢١ ،	شيانسكولو ٣٠٠
٢٢ ، ٤٠ ، ٤٣ ، ٤٩ ، ٨٥ ،	شيفالييه ، ميشيل ٨ ، ١٢ - ١٤ ،
١٣٠ ، ١٣٧ ، ١٤٠ - ١٤٣ ،	١٦ ، ٩٠ ، ٩١ ، ٩٨
١٤٨ ، ١٥١ ، ١٥٦ ، ١٦٣ ،	الصليبيون ٢٢
١٨٠ ، ٢٠٦ ، ٢٠٨ ، ٢٢٥ ،	الصناعة (صحيفة) ٢ ، ٦
٢٢٦ ، ٢٤٠ ، ٢٥٨ ، ٢٥٩ ،	الصي مال ٢٥
٢٦١ ، ٢٦٢ ، ٢٧٠ - ٢٧٣ ،	الصين ٩٤ ، ٩٥ ، ٢٧٠
٢٧٥ ، ٢٧٧ ، ٢٨٥ ، ٢٨٦ ،	الطب البشرى (مدرسة) ٦٧
٢٩١ ، ٣١٥ ، ٣٣٠ ، ٣٣١ ،	الطرق والكبارى (مصلحة) ٦٧
٢٣٨ ، ٢٤١ ، ٢٤٥ ، ٣٤٧ ،	الطريحية (مدرسة) ٦٧
١٤٨ ، ٣٥١ ، ٣٥٢ ، ٣٥٤ ، ٣٥٩	طرميلات (وادى) ٣١ - ٢٣ ، ٧٥ ،
العجود ٣١	٨٠ ، ٩٠ ، ١٠٩ ، ١١٣
عدن ٢٨٦	طيسة ١١٩
العرب (بلاد) ٢٥	العاصى (نهر) ٤٩
على باشا ٢٤٢ ، ٢٤٥ ، ٢٥٦ ، ١١٢	العالمين (مجلة) ٨٨ ، ٩٠ ، ١٢٤ ،
على مبارك ٦٦	١٩٢ ، ٢١٣
عمرو بن العاص ٢٥	عباس الاول ١٠٨ ، ١١٦ ، ١٤٦ -
غانقوم ٣١	١٤٩ ، ١٥١ - ١٥٣ ، ١٥٧ ،
غرناطة الجديدة (كولومبيا) ١٥٤	١٧٢ ، ١٧٣ ، ١٧٥ ، ١٨٢ ،
فارس ٢٥ ، ٢٧٠	٢١١ ، ٢٣٥ ، ٢٤٥ ، ٢٦٣ ،
فاسكوداجاما ٢٦ ، ١٦٠	٢٦٤ ، ٢٧٧ ، ٣٤٨ ، ٣٤٩ ،

فافیہ ١١٥، ١١٦	فیفہ ٢١
فتش، جیمس ٢٨٩	فیفین (شارع) ٢
الفرات ١٤، ٣١، ٤٢، ٤٥، ٤٩	فیلمونٹ ١٤٠، ١٤١
١٣٦	فیلاڈلفیا ١٦٢
فرانسواز دی جریفینیہ ١٦٢	القیوم ٩٢
فرڈینان مکسمیلیان ١٠٥، ١٧٧،	فینا ١١٤، ١٢٦، ١٥٩، ١٨٧
١٨٢، ١٨٥، ٢١٣، ٢٤٦	قاس ١٦٢
٣٥٣، ٣٠٨	قبرص ٤١
فرڈیناند (شرکتہ سکہ حدید	القرم (حرب) ١٥٦، ١٨٢، ٢٠٦،
الامبراطور ...) ١٢٦	٢٣٥، ٢٣٧، ٢٥١، ٢٦٢،
الفرما ٣٥، ٤٦، ٧٣، ٨٢، ٨٩،	٢٦٨، ٢٧٠، ٢٨٤، ٢٩٠،
٩٠، ١٠٣، ٢٢٤، ٢٢٥، ٢٧٥،	٢٩٨، ٣٤٩، ٣٥٠
٣٠٢ - ٣٠٤	قسطاک ٢٧٢
فرومون ١١٥	القصر ٢٥٧
فلافی (بلدہ) ٢	القلج ١١٠
الفلبین (جزر) ٢٠٨	کابلا ٨
فلسطین ١١	کاترین (ملکۃ اسپانیا) ١٦٥
فلورنسہ ٢١٧	کاترین دی جریفینیہ ١٦٢
فلیشی ٣٩	کارل (ارنو) ٨
فواد افندی ٢٥٥، ٢٥٦	کارولوس ٤٠
فرازان ١٥٨	کازو ٨
فورساد ٦٠، ٧٠، ٧٢، ٣٦٣	کافور ٣٥٢
فورنل، هنری ٨، ١٠، ١٢، ٣٨،	کافیلیا ٣٩
٣٩، ٤٢، ٤٣، ٤٥، ٤٧،	کامل باشا ١٣٧، ٢٣٤، ٢٥١ -
٥٠ - ٥٦، ٧٢، ٣٤٢، ٣٦٢	٢٧٣، ٢٥٥
فرانی ٣٠	کانتال ١٦٣

کولر ٢٤٢، ٢٤٥، ٢٥٣، ٢٥٨،	کاننج، ستراتفورد (دی رد کلیف)
٢٦٠، ٢٦٤	١٣٧، ١٣٨، ١٥٣، ١٧٢،
کولومبیا (غرناطة الجديدة) ١٥٤	١٧٣، ٢٣٢، ٢٣٣، ٢٣٦ -
کومب ٤٨، ٣٦٣	٢٤٢، ٢٤٨ - ٢٥٠، ٢٥٨،
کونت، اوجست ٧، ٤	٢٦٠، ٢٦١، ٢٦٨، ٢٧٤،
کونراد ٢٩٦، ٢٩٨، ٣٠٧، ٣١١،	٢٨٠، ٣١٣، ٣١٥، ٣٥٩،
٣١٧، ٣٢٩	کولی ٢٦٧، ٢٦٨، ٢٧٣، ٢٧٤،
کونیا ٤٠، ٤٧، ٤٨، ٦٩، ٧٢،	٢٩١، ٣١٦،
٣٦٣	کایول ٣٩ - ٤٢
کوهون ٣٥٢	کرواتیا ١١٤
لابلاى ٨	کفاریلی ٣١
لاروس ٣٠٠، ٣٠٥، ٣٠٦، ٣١٨،	کفرالزیات ١٥٢
٣٢١، ٣٢٣	کلارندون ٢٣٧، ٢٣٨، ٢٦١،
لاسین (ناقله فرنسیه) ٣٥٤	٢٧٤، ٢٨٥، ٢٨٦، ٢٩٢،
لاشین ٥٩، ٧٢، ٣٦٣	٣١٦، ٣٤٦، ٣٥٩،
لافکتوار ١٠١	کلایتون ١٥٤
لافوس ٣٠٦	کلایتون/بلور (معاهده) ١٥٤، ١٥٥،
لامبیر، شارل ٨، ٢٣، ٤٥٠، ٤٧،	کلکتا ١٣٦
٥٠، ٥١، ٥٣، ٥٤، ٥٨،	کلوٹ بک ٦٥، ٦٩،
٥٩، ٦٣، ٦٥ - ٦٧، ٦٩، ٧٠،	کلوریند ٤٠، ٧١،
٧٢، ٩٢، ١٣٣، ٣٦٢	کوبدن، رتشارد ٢٦٧
لاموریسییر ٨	کورفو (جزیره) ١٦٣
لامی ٨، ٤٨، ٦٩، ٧٠، ٧٢، ٢٦٢،	کورو، روبرت ١٦٠، ١٩٣،
لاندر ٢٧	کوستاز ٣١
لاهای ١٦٥، ٢٩٧	کوسون ١٥٢
لاورین ٨٥، ١٣٩ - ١٤١، ١٤٣،	کولان ٤٨، ٥١، ٦٩، ٧٢، ٣٦٢،
١٤٥	

١٠٠ ، ١٠٩ - ١١٣ ، ١١٥
 ١١٦ ، ١٢٠ ، ١٢٦ ، ١٤٢ -
 ١٤٤ ، ١٦٠ ، ١٦١ ، ١٦٩
 ١٧٦ ، ١٨٦ ، ٢٠٦ ، ٢١٠
 ٢٢٤ - ٢٢٨ ، ٢٣٠ ، ٢٣١
 ٢٣٩ ، ٢٥٧ ، ٢٧٧ ، ٢٨١
 ٢٨٧ ، ٢٩٢ ، ٢٩٤ ، ٢٩٥
 ٢٩٨ ، ٣٠١ - ٣٠٤ ، ٣٠٦ -
 ٣٠٨ ، ٣١٨ ، ٣٢٢ ، ٣٢٣
 ٣٢٩ ، ٣٣٥ ، ٣٦٢
 لبنان/الدرسون (اتفاق) ٨٢
 ليون ٤٥ ، ١٠٥ ، ١٣٣ ، ١٧٨
 ليلسو ٢٩٦ ، ٢٩٨ ، ٣٠٠ ، ٣١٧
 ٣١٨ ، ٣٢١ ، ٣٢٩
 ماجلان ١٦٠
 ماجنتا ٣٥٢
 مارجيران ٨
 مارشال ٤٨ ، ٦٩ ، ٧٠ ، ٣٦٣
 مارمون ٦٢ ، ٦٣ ، ٧٣
 ماريت بك ٣٥٣
 مازيني ١٦٦
 ماسول ٦٩ - ٧١ ، ٣٦٣
 ماشيرو ٤٢ ، ٤٨ ، ٦٩ ، ٧٠
 ٧٢ ، ١٣٤ ، ٣٦٢
 ماكسيم دي كان ٢٠٠
 ماكلين ٢٩٦ ، ٢٩٨ ، ٣٠٨ ، ٣١١
 ٣١٣ ، ٣١٧ ، ٣٢٩

لترون ٨٨ - ٩٠
 لنتزه ٢٩٧ ، ٣١٧ ، ٣٢٩
 لوبير (مهندس) ٢٧ ، ٣٠ - ٣٣
 ٣٥ - ٣٨ ، ٤٦ ، ٦٣ ، ٧٥
 ٧٧ ، ٧٨ ، ٨٥ ، ٩١ ، ٩٢
 ١١٢ ، ١١٥ ، ١٢٨ ، ١٦٩
 ٢٠٦ ، ٢١٠ ، ٣١٧
 لوفيفر ٣٦٢
 لوکسمبورج (سجن) ٢
 اللويد (شرکه) ١٠٤ ، ١٢٦
 لويس الثالث عشر ٢٨
 لويس الرابع عشر ٢٨ ، ٢٩
 لويس دي لانجيه ٢٩
 لويس فيليب ١٥ ، ١٦ ، ٦٢ ، ١١٤
 ١٣١
 لويس نابوليون ١١٤ ، ١٣٢ ، ١٥٥
 ١٦٧
 ليبيج (جمعية) ٩٢ - ٩٦ ، ٩٨ ، ١٤٥
 لينستر ٢٨
 ليرو، ييت ٧ ، ٨
 ليفورن ١٦٣
 ليوان ١٤٨
 ليونيه ١٧
 لينان دي بلفون ٣٧ ، ٥٣ ، ٥٤
 ٥٧ ، ٥٩ ، ٦١ ، ٦٢ ، ٦٤ ، ٦٩٠
 ٧٣ - ٧٥ ، ٧٧ - ٨٦ ، ٩٢

المسيحية الحديثة (كتاب) ٤	ماينى ، تشارلز ، ٢٨٩ ، ٢٩٦ ، ٣١٧
المشاة (مدرسة) ٦٩	مانسل ٣١٤
مصطفى بك ٢٥٥	مترينج ٩٤ ، ٩٦ ، ١٠٥ ، ١١٤ ،
مصطفى الثالث (السلطان) ٢٩	١١٥ ، ١٢٦ ، ١٣٥ ، ١٣٩ - ١٤١
مصطفى مختار بك ٦٥	١٤٣ ، ١٤٥ ، ٢٦٤
المكسيك ١ ، ٩ ، ١٣ ، ٣٥٣ ، ٣٥٤	المجلد ٣٠٣
مكة ١١ ، ٢٠٧	المجر ١١٤
ملاجا ١٦٥	المجلس العالى ٥٧
المماليك ٢٨	محمد بيومى أفندى ٦٤ ، ٦٥
المنتج (صحيفة) ٤ ، ٧	محمد على ٤٢ ، ٤٥ ، ٤٩ - ٥٩ ، ٦١
المنزلة (بحيرة) ٣٥ ، ١٢٥ ، ٢٢٦ ،	٦٣ - ٦٥ ، ٦٨ ، ٦٩ ، ٧١ ،
٣٥٥ ، ٣١٨	٧٣ ، ٨١ ، ٨٤ ، ٨٥ ، ٩٣ ،
المنصورة ٥٢	٩٤ ، ١٠٦ ، ١٠٩ ، ١١٠ ،
المنظم (كتاب) ٤ ، ٦ ، ٧	١٣٠ - ١٤٨ ، ١٦٢ ، ١٦٣ ،
منذوتان (حى) ٨	١٦٥ ، ١٦٩ ، ١٧٤ ، ١٩٧ ،
المهندسخانة ٦٥ - ٦٧	٢٠٥ ، ٢١٦ ، ٢١٧ ، ٢٢٢ ،
موجيل ٢١٠ ، ٢٢٤ - ٢٢٨ ، ٢٣٠ ،	٢٥٢ ، ٢٦٢ ، ٢٦٤ ، ٣٣٩ ،
٢٣١ ، ٢٣٩ ، ٢٥٧ ، ٢٧٧ ،	١٤٢ ، ٣٤٤ ، ١٤٥
٢٨١ ، ٢٨٧ ، ٢٩٢ ، ٢٩٤ ،	المحمودية (ترعة) ٧٧ ، ٣٣٩
٢٩٥ ، ٣٠٢ - ٣٠٥ ، ٣١٨ ،	المحيط الاطلسى ٢٦
٣٢٢ ، ٣٢٩ ، ٣٣٥ ، ٣٥٥	مختار بك ٣٥٤
سوريتيوس ٢٨٦	مدريد ٢ ، ١٣ ، ١٦٦
موريس ٢٨٩	مراكش ١٦٢
مونتسينو ٢٩٦ ، ٣١١	مرسيليا ٢٧ ، ٢٨ ، ٤٥ ، ٤٧ ،
مونج ٣١	٧٢ ، ١٠٥ ، ١٠٦ ، ١٧٨ ، ٣٥٦
مويس (بحر) ٣٣	مصرى ١٠٦ ، ١٤٧ ، ١٤٩
ميكار ١٦١ ، ١٩٣ ، ١٩٦ ، ١٩٧	

نوبار ١٤٨ ، ١٤٩ ، ٢٦٥ ، ٢٢٧	ميمو ٤١ ، ٤٥ ، ٤٨ ، ٥٢ ، ٥٢
نوتنجر ٣٠٣	٥٢ ، ٥٥ ، ٧٠ ، ٧٩ ، ١٣١
نورنمبرلاند ٨٦ ، ٢٨٩	١٦٩ ، ١٧٠
نوفارا (معركة) ١٦٦	نابولي ١٦٦
نويل ٣٦٣	نابوليون الثالث ١٦٨ ، ١٧٤ ، ١٨٣
النيل (فرقاطة مصرية) ٣٠٠ ، ٣٠٤	١٨٦ ، ١٨٨ ، ١٨٩ ، ١٩٤ ، ١٩٩
٣٠٥ ، ٣٠٧	٢٢٢ ، ٢٨٠ ، ٢٨٥ ، ٣٤١
هاركون ، جوستاف ٩٥	٣٤٩ ، ٣٥٣ ، ٣٥٨ ، ٣٥٩
هارون الرشيد ٢٥	نبروه ٦٩
هاريس ٢٩٦ ، ٣١٧ ، ٣٢٩	نيجريللي ، لويجي ٩١ ، ٩٢
هانكي ، توماس ٢٨٩	٩٨ - ١٠١ ، ١٠٣ - ١٠٥ ، ١٠٧
هل (شركة) ١٣٦	١٠٨ ، ١١٣ ، ١١٤ ، ١١٧
الهند ٢٠ ، ٢١ ، ٢٦ ، ٢٧ - ٢٩	١٢٥ - ١٢٧ ، ١٥٢ ، ١٥٥
٣٣ ، ٤٣ ، ٤٧ ، ٤٩ ، ٥١	١٦١ ، ١٧٤ ، ١٧٦ ، ١٧٧
٥٣ ، ٨٤ ، ١٠٥ ، ١٠٦ ، ١٣٥	١٧٨ ، ١٨٠ ، ١٨٣ ، ١٨٤
١٣٦ ، ١٣٧ ، ١٤٠ ، ١٥٢	١٨٦ - ١٨٩ ، ١٩٤ ، ١٩٥
١٥٦ ، ١٥٧ ، ١٧٠ ، ٢٠٨	١٩٨ - ٢٠٠ ، ٢١٣ ، ٢٢٣
٢٧٠ ، ٢٧٥ ، ٢٨٧ ، ٢٨٢	٢٤٥ ، ٢٩٦ ، ٢٩٧ - ٢٩٩
٢٨٣ ، ٢٨٧ ، ٢٨٩ ، ٣٠٣	٣٠١ ، ٣٠٨ ، ٣٠٩ ، ٣١١
٣٣١	٣١٧ ، ٣٢٩
الهند الشرفية (شركة) ٢٩٠	نخاو ٢٤
هوبر ١٥٢ ، ١٧٦ ، ٢١١ ، ٢١٨	النسا ٢٦ ، ٢٧ ، ٨٤ ، ٨٥ ، ٩٤
٢٢٠ ، ٢٥٥ ، ٣٠٢ ، ٣٠٨	٩٦ ، ١٠٤ ، ١٠٦ ، ١١٠
هولشتين ٤٣ ، ٤٥ ، ٤٧ ، ٤٩	١١٤ ، ١١٥ ، ١٣٠ ، ١٣٩ - ١٤٢
٥١ ، ٥٥ ، ٥٦ ، ٣٦٣	١٤٤ ، ١٤٦ ، ١٥٣ ، ١٥٥
هولنده ٢٦ ، ٢٩٦ ، ٢٩٧	١٥٦ ، ٢٤٥

ولسن ، توماس ٢٨٩	واترلو ١٦٣
ولى العهد (سفينة) ٤٧	واجهورن ١٧١٠ ، ١٧٠٠ ، ١٠٧
ويلسكوكس ٢٨٩	والوسكى ٣٥٨ ٢٩٢ ، ٢٨١ ، ٢٧٣
اليانان ٢٧٠	ولاس سوال ٤٩
يافا ٤٢	الولايات المتحدة الامريكية ١٥٤ ،
اليحافية ٢	١٦٣ ، ٢٠٦ ، ٢٧٠ ، ٢٨٩ ،
يوباتوريا ٢٨٤	٢٩٨

